NR 14 (821) ● 2. IV. 1967 ● ROK XXIII/XXXVII ● CENA 2 ZŁ

SKRZYDLATA POLSKA

W numerze: CZASZE PEŁNE SUKCESÓW ● CZY ZAKUPIMY ZLINY-526? ● DZIAŁANIA LOTNICTWA USA W WIETNAMIE ● LOTNICTWO W POWSTANIU WIELKOPOLSKIM



Na zdjęciu; Stewardessa greckich „Olympic Airways" p. Vetta Retzeperi, która na międzynarodowym konkursie stewardess w Urugwaju zdobyła tytuł wicemiss świata.
Foto: „Olympic Airways"



VIII KRAJOWY ZJAZD AEROKLUBU PRL

I SEKRETARZ KOMITETU CENTRALNEGO POLSKIEJ ZJEDNOCZONEJ PARTII ROBOTNICZEJ TOWARZYSZ WŁADYSŁAW GOMUŁKA

W a r s z a w a

Szanowny i drogi Towarzyszu Wiesławie

Delegaci VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej, w imieniu działaczy społecznych, członków, pracowników i sympatyków lotnictwa sportowego przesyłają Wam, drogi Towarzyszu Wiesławie, serdeczne i gorące pozdrowienia.

Prosimy o przyjęcie słów wdzięczności za troskliwą opiekę, jaką Polska Zjednoczona Partia Robotnicza otacza działalność naszego Stowarzyszenia. Stanowi ona podstawowy czynnik pomyślnego wykonania naszych zadań.

Jednocześnie zdajemy sobie sprawę z niedociągnięć występujących w naszej dotychczasowej działalności, potrzeby dalszego doskonalenia naszej pracy, racjonalnego i oszczędnego gospodarowania powierzonym nam mieniem państwowym, skuteczniejszego oddziaływania wychowawczego i kształtowania patriotyczno-obronnych postaw tysięcznych rzesz naszych członków, szczególnie zaś młodzieży.

Zapewniamy Cię, Towarzyszu Wiesławie, iż Stowarzyszenie nasze kierując się wskazaniami Polskiej Zjednoczonej Partii Robotniczej, podobnie jak w doniosłych obchodach 1000-lecia Państwa Polskiego i 25-lecia Polskiej Partii Robotniczej, rozwijać będzie pracę ideowo-wychowawczą i szkoleniową, aktywnie uczestniczyć w ogólnokrajowych i politycznych akcjach.

Pragniemy, aby nasza działalność służyła dalszemu umacnianiu patriotyczno-obronnych postaw naszego społeczeństwa, skupionego wokół programu Frontu Jedności Narodu, ku chwale i rozwojowi naszej Socjalistycznej Ojczyzny — Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

PRZEWODNICZĄCY ZJAZDU:
gen. dyw. pil. Czesław MANKIEWICZ, Józef OLSZEWSKI
Warszawa, dnia 19 marca 1967 r.

NOWE WŁADZE AEROKLUBU PRL

wybrane na VIII Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL w Warszawie, dnia 19 marca 1967 r.

Z a r z ą d   G ł ó w n y

Prezes — **STEFAN ANTOSIEWICZ.**

Wiceprezesi: min. **JÓZEF OLSZEWSKI** i gen. dyw. pil. **CZESŁAW MANKIEWICZ.**

Sekretarz generalny — płk pil. mgr **ARNOLD JUNITER.**

Skarbnik — mgr inż. **WIKTOR LEJA.**

Zastępca skarbnika — mgr **JERZY R. KONIECZNY.**

Członkowie: mgr **JAN ANTONISZCZAK** (Kraków), mgr inż. **JULIAN BOJANOWSKI** (Warszawa), mgr **JULIAN BUCZAK** (Wrocław), mgr **JULIAN BURDZEL** (Rzeszów), prof. **ZYGMUNT FRANASZCZUK** (Gdańsk), mgr **ZDZISŁAW JURCZYK** (Lubin), **MICHAŁ KIC** (Stalowa Wola), dr inż. **ALEKSANDER KWIECIŃSKI** (Gliwice), mgr **JÓZEF RUTKOWSKI** (Warszawa), mgr **JAN SIEWIERSKI** (Lublin), płk pil. **STANISŁAW SKALSKI** (Warszawa), **ADAM ZIENTEK** (Bielsko - Biała) i inż. **JAN ZWIERZYŃSKI** (Warszawa).

G ł ó w n a   K o m i s j a   R e w i z y j n a

Przewodniczący — gen. bryg. pil. **ROMAN PASZKOWSKI.**

Zastępca przewodniczącego — mgr inż. **RYSZARD WITKOWSKI.**

Członkowie: doc. inż. **HERYK GÓRKA** (Krosno), inż. **EDWARD LIPSKI** (Ostrów Wlkp.) i mgr inż. **ZDZISŁAW REGUŁA** (Poznań).

S ą d   H o n o r o w y

Red. **HENRYK JANKOWSKI** (Toruń), **MEDARD KONIECZNY** (Warszawa), **CZESŁAW ŁOJKO** (Białystok), **KAROL MAJKOWSKI** (Łódź) i mgr inż. **EDWARD MAKULA** (Katowice). Sąd honorowy nie ukonstytuował się jeszcze.

Warszawscy harcerze na wystawie lotniczej w Klubie Oficerskim.



W Warszawie odbył się 19 marca br. VIII Krajowy Zjazd Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. W przeddzień zjazdu, w sobotę, 18 marca, Honorowy Prezes Aeroklubu PRL — Premier **Józef Cyrankiewicz** przyjął delegację Zarządu Głównego Aeroklubu PRL: prezesa **Stefana Antosiewicza**, wiceprezesa min. **Józefa Olszewskiego** i sekretarza generalnego płka pil. mgra **Arnolda Junitera**. Delegacja poinformowała Premiera **Józefa Cyrankiewicza** o działalności Aeroklubu PRL w okresie od VII zjazdu i o planach pracy na najbliższy okres.

Tego samego dnia 112 działaczy i pracowników APRL odznaczonych zostało nadanymi przez Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Mariana Spychalskiego brązowymi medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju", o czym informowaliśmy już w poprzednim numerze, publikując jednocześnie pełną listę odznaczonych. Po uroczystej dekoracji, którą zakończyła tradycyjna lampka wina otwarto w salach Klubu Oficerskiego w Warszawie (przy Al. Niepodległości) wystawę lotniczą, obrazującą imponujący dorobek Aeroklubu PRL. Ekspozycja czynna będzie do końca kwietnia i polecamy ją do zwiedzenia sympatykom lotnictwa nie tylko ze stolicy.

Nazajutrz, w niedzielę 19 marca, obradował w tymże samym klubie VIII Krajowy Zjazd Aeroklubu PRL. Wzięło w nim udział 111 delegatów z 36 aeroklubów regionalnych i Klubu Seniorów Lotnictwa oraz zaproszeni na zjazd prezesi i przewodniczący komisji rewizyjnych aeroklubów, czołowi sportowcy lotniczy, a także działacze społeczni lotnictwa sportowego.

Zjazd zaszczycili swą obecnością m. in.: Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, wiceminister Komunikacji — **Stanisław Mroczek**, wiceminister Oświaty i Szkolnictwa Wyższego — **Jan Szkop**, zastępca szefa Głównego Zarządu Politycznego WP: prezes ZK LOK, gen. dyw. **Franciszek Księżarczyk** i gen. bryg. **Jan Czapla**, przedstawiciel Inspektoratu OTK gen. bryg. **Aleksander Cesarski**, prezes Związku Ochotniczych Straży Pożarnych — mgr **Marian Domagała**, wiceprezes ZG PCK — **Roman Bliźniewski**, wiceprzewodniczący ZG ZMS — **Zygmunt Najdowski**, przewodniczący Zarządu Głównego Transportowców i Drogowców — **Mieczysław Grad**, dyrektor PLL LOT — inż. **Jan Zwierzyński**, gen. bryg. pil. **Roman Paszkowski** i gen. bryg. pil. **Tadeusz Krepski**.

Obradom zjazdu przewodniczyli: min. **Józef Olszewski** i gen. dyw. pil. **Czesław Mankiewicz**.

Po powołaniu prezydium zjazdu zebrani uczcili minutą ciszy zasłużonych pilotów i działaczy: **Tadeusza Popiela, Leona Powsińskiego** i **Stanisława Skrzydlewskiego**, którzy odeszli na zawsze z szeregów lotnictwa sportowego.



Prezydium VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL. **Foto: B. Koszewski (2)**

Z kolei wybrano komisję zjazdu, mandatową, wnioskową i komisję matkę. Następnie odbyła się miła uroczystość wręczenia dyplomów FAI zasłużonym działaczom polskiego lotnictwa sportowego. Z rąk wiceprezydenta Federacji, prezesa **Antosiewicza**, dyplomy Paul'a Tissandier'a otrzymali: min. **Józef Olszewski**, gen. dyw. pil. **Czesław Mankiewicz** oraz mgr inż. **Zdzisław Reguła**. Dyplom FAI za ustanowienie rekordu międzynarodowego oraz Medal Tańskiego za 1966 rok otrzymał **Stanisław Józefczak**.

Po przemówieniu wprowadzającym prezesa **S. Antosiewicza** (obszerne sprawozdanie ustępującego Zarządu Głównego APRL rozesłane zostało delegatom przed zjazdem), sprawozdaniu Głównej Komisji Rewizyjnej i Sądu Honorowego Aeroklubu PRL rozpoczęła się dyskusja.

W toku obrad wystąpił z przemówieniem Główny Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. **Jan Raczkowski**, który w imieniu Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski — Mariana Spychalskiego przekazał uczestnikom obrad serdeczne pozdrowienia. (Pełny tekst przemówienia publikujemy na str. 3). Przy serdecznym aplauzie zebranych generał Raczkowski odczytał list Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski Mariana Spychalskiego do Prezydium VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL.

Przemówienia na zjeździe wygłosili również: wiceminister Komunikacji — **Stanisław Mroczek** (tekst przemówienia zamieścimy w jednym z następnych numerów) oraz przewodniczący Głównego Komitetu Koordynacyjnego płk dypl. mgr **Antoni Aponowicz**.

W dyskusji zjazdowej zabierali głos: **Ludomir Hołdowski** (Poznań), **Franciszek Kukliński** (Bydgoszcz), **Adam Kurowski** (KSL), **Marian Węgrowski** (Olsztyn), **Zbigniew Burzyński** (Warszawa), **Zygmunt Franaszczuk** (Gdańsk), **Stanisław Kardysz** (Opole), **Edward Kieszkowski** (Kraków), **Stanisław Fedyszyn** (Bielsko — Biała), **Wiesław Jeszczyński** (Szczecin), **Marian Wiśniewski** (Łódź), **Michał Kic** (Stalowa Wola), **Zdzisław Jurczyk** (Lubin), **Franciszek Dorobek** (Płock), **Wacław Kornaszewski** (Wrocław), **Jerzy Świątek** (Warszawa), **Kazimierz Kulawik** (Rybnik), **Ryszard Witkowski** (Warszawa) i **Marian Markowski** (Kraków).

Uczestnicy zjazdu wystosowali do I Sekretarza KC PZPR tow. **Władysława Gomułki**, do Honorowego Prezesa Aeroklubu PRL Premiera **Józefa Cyrankiewicza** i do Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski **Mariana Spychalskiego** listy, w których zapewniają o dołożeniu wszelkich starań mających na celu dalszy rozwój Stowarzyszenia i sportu lotniczego i rozsławienia polskich skrzydeł na świecie.

Zjazd udzielił absolutorium ustępującemu Zarządowi Głównemu APRL, podjął uchwałę o kierunkach dalszej działalności Stowarzyszenia i dokonał wyboru nowych władz organizacji, które podajemy oddzielnie obok (z lewej). Na zjeździe podjęto także uchwałę o nadaniu odznaki Zasłużonego Działacza Lotnictwa Sportowego prezesowi Zarządu Głównego APRL **Stefanowi Antosiewiczowi**.

Z okazji obrad VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu PRL do prezydium zjazdu wpłynęło wiele telegramów z życzeniami od członków APRL, zarządów aeroklubów, instytucji i organizacji społecznych.

Obszerniejsze relacje i materiały ze zjazdu podamy w jednym z następnych numerów.

(yy)



WSPÓLNIE KSZTAŁTUJEMY DOBRE IMIĘ POLSKICH SKRZYDEŁ

Gen. dyw. pil. JAN RACZKOWSKI

Główny Inspektor Lotnictwa

Przemówienie wygłoszone na VIII Krajowym Zjeździe Aeroklubu PRL

Szanowni Towarzysze Delegaci!

Pozwólcie, że z okazji VIII Krajowego Zjazdu Aeroklubu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej przekażę Wam, a za Waszym pośrednictwem wszystkim członkom, działaczom społecznym i sympatykom lotnictwa sportowego, serdeczne pozdrowienia i życzenia pomyślnych obrad od Ministra Obrony Narodowej, Marszałka Polski, Mariana Spychalskiego, od Kierownictwa Ministerstwa Obrony Narodowej i od wszystkich lotników wojskowych.

Dzisiejszy Zjazd jest podsumowaniem dwuletniego dorobku Aeroklubu PRL. Jest to poważne wydarzenie w naszym lotniczym życiu. Uchwały Zjazdu wytyczą kierunki dalszego rozwoju Waszej organizacji, a w szczególności sportu lotniczego w Polsce.

Dla nas, lotników wojskowych, sprawy, które będą stanowiły treść i wyniki obrad, nie są obojętne, ponieważ wspólnie tworzyliśmy w przeszłości i kształtujemy obecnie dobre imię polskich skrzydeł. Dumni jesteśmy z Waszych osiągnięć, ponieważ z doświadczenia wiemy, jaką pracą i poświęceniem trzeba je w lotnictwie zdobywać, a każde Wasze niepowodzenie przeżywamy jak własne.

Sukcesy polskich szybowników są bezspornie uznawane przez cały świat, a nasz sprzęt szybowcowy bez trudu mógłby zdobywać coraz szersze rynki zagraniczne. Nie możemy tego jednak powiedzieć o innych dyscyplinach sportu lotniczego — mimo że w przeszłości i w nich osiągaliśmy światowy rozgłos.

Z całym uznaniem pragnę podkreślić, że Zarząd Główny Aeroklubu PRL dokonał bardzo wiele w dziedzinie rozwoju szybownictwa, lecz nie możemy wykazać się podobnymi sukcesami w sportach: samolotowym, spadochronowym i balonowym. Wydaje mi się, że stać nas na to, aby piloci samolotowi i balonowi nawiązali do świetnych tradycji Idzikowskiego, Skarżyńskiego, Żwirki i Wigury, Hynka czy obecnego wśród nas inżyniera Zbigniewa Burzyńskiego oraz wielu, wielu innych.

Niewątpliwie rozwój tych dyscyplin hamują zarówno trudności obiektywne, jak i subiektywne. Do najważniejszych należy zaliczyć brak odpowiednich samolotów. Nie wątpię, że zarówno naszych konstruktorów, jak i przemysł lotniczy stać na rozwiązanie tego problemu. Konieczny jednak jest uporczywy i konsekwentny wysiłek nas wszystkich, aby nowy samolot sportowy jak najszybciej ukazał się na polskim niebie, co leży zarówno w interesie sportu lotniczego, jak i obronności kraju. W obecnej sytuacji wydaje się słuszna potrzeba pilnego zakupienia odpowiedniego sprzętu w Czechosłowacji lub w Związku Radzieckim — co jednak — podkreślam — nie powinno zmniejszać wysiłku konstruktorów i pracowników przemysłu lotniczego w pracach nad zbudowaniem odpowiednich samolotów w kraju.

O ile poprawa sytuacji w sporcie samolotowym wymaga i pieniędzy i czasu, to w sporcie balonowym jest chyba inaczej. Ponadto w tej dyscyplinie mamy międzynarodowe zobowiązanie, gdyż zdobyliśmy Puchar imienia Gordon - Bennetta. Sądzę również, że balony powinny w większym niż dotychczas stopniu być wykorzystywane do propagowania sportu lotniczego.

Nie najlepiej jest u nas także w sporcie spadochronowym, o czym przekonaliśmy się na ostatnich Zimowych Zawodach Spadochronowych w Jeleniej Górze o puchar redakcji „Żołnierza Polskiego". Wykazały one, że nie dysponujemy odpowiednim sprzętem wyczynowym i w przygotowaniu zawodników przydałoby się usprawnić niektóre elementy.

W roku przyszłym, po raz drugi w historii naszego szybownictwa, gościć będziemy najlepszych w tej dziedzinie. Organizowanie mistrzostw na taką skalę nie należy do spraw łatwych i wymaga dużego wysiłku, dlatego też należyte ich zorganizowanie stawia poważne zadania przed APRL jak i lotnictwem wojskowym.

Problemy obronności kraju już dawno przestały być sprawami, którymi zajmują się tylko wojskowi. Współczesne potrzeby w tej dziedzinie wymagają pełnego zaangażowania w realizacji tych zadań całego organizmu gospodarczego państwa, wszystkich organizacji społecznych, każdego w zasadzie obywatela. Jest to zasada uznana i ogólnie stosowana na całym świecie. Ministerstwo Obrony Narodowej docenia rolę Waszej organizacji w kształtowaniu ludowej obronności zarówno w czasie pokoju, jak i na wypadek wojny.

Problematyka obronności kraju znajduje się nieustannie w centrum uwagi Partii i Rządu. Sytuacja międzynarodowa zmusza nas do tego. Najazd Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej na Wietnam, wydarzenia w Niemieckiej Republice Federalnej przypominają nam codziennie o podstawowym naszym obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa naszej Ojczyźnie i możliwości pokojowego budownictwa ustroju socjalistycznego.

Nie przypadkowo przecież zawarte zostały w ostatnich dniach nowe układy o przyjaźni i wzajemnej pomocy między Polską, Czechosłowacją i Niemiecką Republiką Demokratyczną.

Ministerstwo Obrony Narodowej jest zainteresowane w rozwoju wszystkich dyscyplin lotnictwa sportowego, ponieważ ich wpływ na kształtowanie obronności kraju jest bezsporny. W Aeroklubach i ośrodkach szkoleniowych przygotowujecie młodzież do zaszczytnej służby w Wojskach Lotniczych i Powietrzno - Desantowych. Wspólnie staramy się wypracować najlepsze metody wychowania i szkolenia tej młodzieży.

Ministerstwo Obrony Narodowej, doceniając wielkie znaczenie wychowawcze i obronne sportu lotniczego, okazywało i będzie nadal okazywać wszechstronną pomoc Waszemu Stowarzyszeniu. O rozmiarach tej pomocy świadczy chociażby fakt, że w okresie ostatnich dwóch lat tylko Inspektorat Lotnictwa, nie mówiąc o innych instytucjach wojskowych, przekazał nieodpłatnie sprzęt samolotowy, spadochronowy, kabiny treningowe, sprzęt z zakresu elektroniki i aparaturę pomiarową wartości 20 mln złotych.

Nie mniejszą wagę przywiązujemy również do rozwijania innych aspektów obronnych działalności aeroklubów. Mam tu na myśli utrzymywanie w stałej kondycji lotniczej określonej ilości pilotów stanowiących rezerwę pilotów wojskowych, a także udział w ćwiczeniach doskonalących obronę terytorialną.

Te kierunki działalności wymagają dalszego precyzowania i doskonalenia, co sukcesywnie będziemy wspólnie opracowywać i rozwiązywać.

Wczoraj przypadł mi zaszczyt, w imieniu Ministra Obrony Narodowej, dekorowania działaczy Aeroklubu PRL medalem „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Jest to jeszcze jeden z dowodów uznania dla Waszej pracy w tym zakresie; z tej okazji odznaczonym, jak i wszystkim pozostałym, składam raz jeszcze serdeczne gratulacje i podziękowania.

Kończąc, jeszcze raz dziękuję delegatom i członkom Aeroklubu za dotychczasowy wysiłek dla obronności kraju i rozwoju pięknego sportu lotniczego. Życzę dalszych osiągnięć w realizacji zadań statutowych i sukcesów we wszystkich dziedzinach działalności Waszej organizacji. Niech stają się ona coraz lepszym ambasadorem lotniczym naszej Socjalistycznej Ojczyzny na świecie! Życzę Wam, Drodzy Towarzysze, owocnych, twórczych obrad!

Z LOTNICZEGO PODWÓRKA

GŁÓWNY Inspektor Lotnictwa gen. dyw. pil. Jan Raczkowski udekorował pracowników redakcji „Wojskowego Przeglądu Lotniczego", który w tym roku obchodził XX-lecie, brązowymi medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju". Odznaczeni zostali: długoletni redaktor WPL ppłk nawig. Józef Kopacz i sekretarz redakcji mjr Adam Okołowski.

★

Z OKAZJI 22 rocznicy wyzwolenia Poznania i województwa przewodniczący Prezydium WRN Franciszek Szczerbal udekorował odznaką „Za Zasługi dla Rozwoju Województwa Poznańskiego" dowódcę Lotnictwa Operacyjnego gen. bryg. pil. Franciszka Kamińskiego i innych oficerów Sztabu Lotnictwa Operacyjnego.

★

WKRÓTCE otwarte zostaną nowoczesne biura LOT-u w Berlinie i Pradze. Zostały one zaprojektowane, podobnie jak i poprzednie biura LOT-u w innych krajach, przez znanego architekta i artystę plastyka Mariana Stępnia z Warszawy.

★

POPULARNY „Przekrój" zamieścił (nr 1143) reportaż Romana Burzyńskiego o nowym polskim samolocie „Wilga-3", przy czym Burzyński chyba się przejęzyczył: silnik AI-14 jest konstrukcji radzieckiej, a produkcji polskiej.

★

SAMOLOTY warszawskiego oddziału LZUG przystąpiły do nawożenia łąk w PGR Bródno. Superfosfatem i siarczanem amonu użyźnią one 100 ha łąk bródnowskiego PGR.

★

W POŁOWIE marca dotarł do nas pierwszy tegoroczny numer dwumiesięcznika „Biuletyn Informacyjny Instytutu Lotnictwa" (nr 1/18, styczeń—luty 1967). Zwraca on uwagę przede wszystkim lakierowaną okładką i zwiększoną objętością do 64 stron, co świadczy najlepiej o ciągłym postępie jakiego dokonuje redakcja BILL-u w redagowaniu pisma. Na 14 stronach wprowadzono także drugi kolor (żółty) w charakterze elementu dekoracyjnego (bez większego jednak efektu). Zeszyt niezwykle bogaty treściowo, że wymienimy tylko niektóre najciekawsze pozycje: mgr inż. St. Trębacz — „Śmigłowce Mi-2 polskiej produkcji", inż. K. Wierzbicki — „Zaplecze techniczne PLL LOT", inż. A. Moldenhawer — „Wszechzwiązkowy Naukowo-Badawczy Instytut Lotnictwa Gospodarczego w Krasnodarze", mgr inż. A. Glass — „Jak handluje się samolotami", J. Babiejczuk — „Japoński program kosmiczny" oraz opinie pilotów o sprzęcie, na którym latali: inż. A. Abłamowicza — o czechosłowackim odrzutowym „Delfinie" i inż. St. Wielgusa o śmigłowcu Agusta-Bell-204 B.

★

W STAŁEJ rubryce „Trybuny Ludu" — „Z wizytą w Trybunie" przedstawiono (w nr 72 z 13 marca) prezesa Aeroklubu PRL Stefana Antosiewicza i przeprowadzono z nim krótką rozmowę.

★

JEDNOSTKA lotnictwa transportowego Instytutu Lotnictwa obchodziła 22 rocznicę swego powstania. Z tej okazji kilkunastu oficerów odznaczono brązowymi medalami „Za Zasługi dla Obronności Kraju", a dziewięciu milionerów powietrznych otrzymało pamiątkowe statuetki Ikara.



CZASZE PEŁNE SUKCESÓW

Coraz częściej w prasie codziennej, a także i lotniczej, pojawiają się nazwiska skoczków wrocławskich, którzy ustanawiają nowe rekordy spadochronowe. Ale są oni nie tylko autorami licznych rekordów. Nazwiska sportowców wrocławskich czytamy również przy omawianiu różnego rodzaju imprez spadochronowych – tak krajowych jak i międzynarodowych. W roku 1966 sekcja wrocławska uzyskała szczególne sukcesy w sporcie spadochronowym. Właśnie za rok 1966 redakcja naszego tygodnika przyznała sekcji spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego BŁĘKITNE SKRZYDŁA – honorowe wyróżnienie nadawane pod koniec roku kalendarzowego za wybitne osiągnięcia sportowe. W tym przypadku zostało ono nadane za osiągnięcia zespołowe. Jest to dotychczas pierwsze wyróżnienie zespołowe dla sekcji specjalnościowej aeroklubu regionalnego.

LECĄC samolotem do Wrocławia na spotkanie z członkami sekcji spadochronowej aeroklubu, starałem się uporządkować w myślach to wszystko, co wiedziałem na temat piętnastoletniej działalności sekcji.

Aktualnego kierownika sekcji instruktora Józefa Adamskiego poznałem w pięćdziesiątym czwartym roku na lotnisku Centrum Wyszkolenia Spadochronowego. Uczestniczył on wtedy w pierwszych Spadochronowych Mistrzostwach Polski. Reprezentował wówczas wraz z Tadeuszem Kwakiem — późniejszym inżynierem i skoczkiem doświadczalnym — Aeroklub Podkarpacki w Krośnie. Odbyłem z nim wtedy interesującą rozmowę w dużej, nowoczesnej spadochroniarni. Pamiętam, że stałem wtedy oparty o stół, na którym on składał swój spadochron. Mówił krótko, rzeczowo i przekonywająco. „Wie pan, że jestem młodym instruktorem. Przyjechałem tutaj z ambicjami zawodnika ale bez zamiaru zostania nim w przyszłości. Sprowadziła mnie tutaj ciekawość instruktora i chęć zebrania doświadczenia. Ono to pomoże mi w mojej pracy zawodowej w aeroklubie". I właśnie ta wypowiedź zwróciła moją uwagę na instruktora Józefa Adamskiego. Później zaobserwowałem, jak interesował się wynikami poszczególnych skoczków, wypytywał ich o ilość i jakość skoków, a ponadto ciekawiła go intensywność skakania poszczególnych sportowców. Przypatrywałem się jego mozolnej pracy, która — dzisiaj można śmiało to powiedzieć — okazała się celowa i potrzebna. Ale o tym za chwilę.

Na wspomnianych już mistrzostwach poznałem również instruktora Waldemara Bołotowicza, ówczesnego kierownika sekcji spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego. Z nim to przez kilka lat prowadziłem polemikę na temat stylu spadania skoczka. Mimo iż każdy z nas reprezentował inny pukt widzenia na interesującą go sprawę, to jednak nasze spotkania były owocne w dyskusje.

W tym miejscu muszę dla wyjaśnienia dopowiedzieć, że instruktor Bołotowicz był w naszym kraju wybitnym przedstawicielem stylu spadania zwanego „jaskółką", stylu trudnego i trochę męczącego, ale bardzo efektownego. Właśnie ten styl spadania instruktor Bołotowicz miał doskonale opanowany i reprezentował wówczas pod tym względem najlepszy poziom w kraju.

Wystarczy stwierdzić, że na mistrzostwach w Nowym Targu uzyskał on za styl spadania najwyższe noty punktowe. Trzeba także pamiętać, że było to trzynaście lat temu, że w naszym kraju było zaledwie kilku skoczków posiadających umiejętność dobrego spadania stylowego. A styl spadania Bołotowicza był naprawdę piękny, patrzyło się nań z satysfakcją i uznaniem. Jakże wielu sportowców zazdrościło mu tej umiejętności, która — co tutaj ukrywać — wymagała intensywnego treningu. A trenować w klubie w pierwszych latach pięćdziesiątych nie było łatwo. Na spadochroniarzy patrzono zezem, utrudniano im prowadzenie treningu, nie bardzo liczono się z głosem instruktora spadochronowego. Tylko w kilku aeroklubach instruktorzy potrafili wywalczyć sobie u kierownictwa klubu większą swobodę działania. Do takich instruktorów należał, między innymi, Waldemar Bołotowicz.

Po zorganizowaniu we Wrocławiu sekcji spadochronowej wyłonił z niej grupę skoczków treningowo-wyczynowych. On to w pierwsze połowie lat pięćdziesiątych ustanowił trzy rekordy krajowe w skokach z opóźnionym otwarciem spadochronu. Głośno było wówczas c jego rekordach. Opuszczał samolot na wysokości pięciu tysięcy metrów, a spadochron otwierał poniżej tysiąca metrów. Na takie skoki i rekordy mógł sobie pozwolić sportowiec spadochronowy, który wiedział czego chce. A takim był bez wątpienia Waldemar Bołotowicz.

Pamiętam jego oburzenie spowodowane brakiem samolotów, które by wyniosły go na wysokość około dziesięciu tysięcy metrów, a może nawet i wyżej. Pamiętam jego argumentację, jakże przekonywającą i pozbawioną ironii. Krył się w niej żal i bezsilność sportowca wobec braku zrozumienia władz dla wyczynu spadochronowego.

Wydaje mi się, że ta bezsilność zaprowadziła instruktora Bołotowicza do szaleńczego pomysłu. Przez blisko miesiąc czasu myślał i obliczał, aż wreszcie zdecydował się na skok z najniższej wysokości. Piętnastego czerwca pięćdziesiątego czwartego roku Waldemar Bołotowicz opuścił samolot na wysokości siedemdziesięciu metrów, wyrównując tym samym nieoficjalny rekord świata (takich rekordów nie rejestruje się) skoczka radzieckiego Bałasznikowa. To był jego ostatni wyczyn dużej klasy. Uznał, że w parze z jego umiejętnościami, zapałem i żywotnością sportowca nie nadąża organizacja lotnicza, w której pracował. W tym przypadku miał wiele racji. Dzisiaj, po blisko pietnastu latach, również nie najlepiej jest ze sprzętem dla sportowców spadochronowych.

Zabrał się wiec instruktor Bołotowicz — z większą niż do tej pory energią — do spraw wyszkoleniowych i organizacyjnych sekcji. Postawił ją na poziomie, którego pozazdrościło mu jego koledzy z innych aeroklubów. Rok później sekcja uzyskała nowych utalentowanych skoczków, wyszkolonych w poprzednim okresie. Należeli do nich: Tadeusz Babiarz, Janusz Łykowski, Maria Zak (obecnie Puchar), Henryk Czyż, Tadeusz Kwak i Wojciech Soleżyński. Najlepszym sprawdzianem pracy sekcji było zajęcie przez nią pierwszego miejsca w ogólnokrajowym współzawodnictwie za rok pięćdziesiąty piąty. Pod koniec tego samego roku sekcja miała wyszkolonych już ponad stu skoczków i dysponowała dwoma instruktorami społecznymi. Stopniowo jednak instruktor Bołotowicz przygotowywał sekcję do bardziej samodzielnej pracy. Liczył się z możliwością odejścia, ponieważ zamierzał zostać oficerem lotnictwa. Tak się też stało. Któregoś dnia pożegnał sekcję i znalazł się w OSL w Dęblinie.

Kierownictwo sekcji objął Ryszard Krasucki. Tymczasem Henryk Czyż ustanowił — jako drugi po Bołotowiczu — dwa nowe rekordy krajowe, tym razem w skokach na celność lądowania. Sekcja miała więc godnego następcę. Ponadto Czyż zwyciężył w pierwszych Całorocznych Zawodach Szybowcowych „Skrzydlatej Polski". Wreszcie w roku sześćdziesiątym rozpoczął pracę instruktorską Józef Adamski.

Spośród szkolonych od dłuższego czasu skoczków grupę wyczynową zasilają: Marcin Jaxa-Rożen, Janusz Gawłowski, Edward Ligocki i Ryszard Kuś. Ten ostatni w roku sześćdziesiątym drugim rozpoczął w sekcji pracę zawodową jako instruktor.



Powyżej: aktualny kierownik sekcji spadochronowej AWr. instr. Józef Adamski. Poniżej — instr. Bołotowicz.



Instruktor Adamski, przystępując do pracy we Wrocławiu, powziął równie śmiały plan jak swego czasu instruktor Bołotowicz, gdy postanowił skakać z małej wysokości. Jego niezwykły plan obliczony był na kilka lat i streścić można go w jednym zdaniu: postawić sekcję na wysokim poziomie sportowym.

Gdyby przed kilku laty instruktor Adamski wyjawił swój plan, jestem pewien, że spotkałby się z niedowierzaniem lub co najmniej obojętnością. W tym miejscu trzeba dodać, że Adamski miał i ma nadal swoje wyczynowe konto zupełnie puste: nie jest rekordzistą i nie uczestniczy w imprezach sportowych jako zawodnik. Przed wielu laty postanowił zostać instruktorem spadochronowym i do dnia dzisiejszego pozostał wierny swej decyzji.

Ale powróćmy do jego planu. Zakładał on sukcesy sportowe dopiero po kilku latach. Aby je uzyskać, należało się do nich przygotować. Stopniowo ale i systematycznie pracowano uparcie we Wrocławiu.

Przystąpiono do tej pracy w sposób do tej pory mało znany i nie stosowany. Zorganizowano stałe zajęcia w sali gimnastycznej. Od tego



Symulator spadochronowy. Skoczek zawieszony nad strumieniem powietrza ma możliwość wykonywania spirali oraz przemieszczania się do przodu i do tyłu. Symulator pozwala na ćwiczenia we wprowadzaniu i wyprowadzaniu skoczka z salta. Symulator wrocławski stwarza warunki takie, jakie skoczek ma podczas spadania do 30 m/s. Obecnie konstruktor pracuje nad zwiększeniem wydajności strumienia powietrza, aby uzyskać warunki jakie zachodzą podczas spadania do 50 m/s.

czasu przyjęcia kandydatów na skoczków spadochronowych odbywają się jedynie przez salę gimnastyczną. Ćwiczenia gimnastyczne i ogólnorozwojowe sekcji prowadzone są pod kierunkiem instruktora wychowania fizycznego Józefa Dynowskiego. Po pewnym okresie skoczkowie poczuli się w swoim drugim żywiole: gimnastyce, którą od tego czasu uważają za nieodłączną część treningu spadochronowego.

Sekcja wrocławska jest aktualnie jedyną, jeśli się nie mylę, która prowadzi systematyczne zajęcia gimnastyczne. Zajęcia te oraz dobrze opracowany i rozłożony trening w skokach spadochronowych stał się podstawą licznych sukcesów sportowych sekcji wrocławskiej.

W krótkim też czasie skoczkowie wrocławscy wysunęli się na pierwsze miejsce w kraju pod względem uzyskanych wyników sportowych. Od kilku lat zajmują oni czołowe miejsca w rozgrywanych rok rocznie mistrzostwach Polski, przy czym Edward Ligocki zdobywał już trzykrotnie tytuł mistrzowski. W ciągu trzech ostatnich lat skoczkowie sekcji zdobyli trzydzieści rekordów krajowych, z których dwa pretendują do rekordów międzynarodowych. Ale tylko jeden z nich ma szanse zatwierdzenia. Drugi, zdobyty przez Edwarda Ligockiego, nie może być już dalej poprawiony, ponieważ uzyskany wynik 0,00 m jest wyrównaniem aktualnego rekordu międzynarodowego. Jest to pierwszy tak dobry wynik uzyskany przez polskiego skoczka.

Wrocławscy sportowcy uczestniczą z powodzeniem w imprezach o charakterze międzynarodowym. Startowali także w mistrzostwach świata. Zainicjowali rozgrywanie zawodów ze skoczkami czechosłowackimi i niemieckimi. Przeprowadzają rok rocznie mistrzostwa Wrocławia. Do tej pory zrealizowali wiele inicjatyw własnych jak i pochodzących spoza sekcji. W tym miejscu trzeba przypomnieć o wyszkoleniu pierwszej grupy skoczków-milicjantów, szkoleniu podchorążych Oficerskiej Szkoły KBW, przeprowadzeniu na własnym terenie mistrzostw Polski w większości siłami sekcji, wreszcie skonstruowanie pierwszego w kraju (i prawdopodobnie na świecie) symulatora do akrobacji spadochronowej. Symulator ten skonstruował Adam Kolak — skoczek wyczynowy. Za swoją pracę otrzymał on nagrodę ZG Aeroklubu PRL.

Dalsze zamierzenia sekcji są również ambitne. W rozmowie z instruktorem Józefem Adamskim dowiaduję się o zamierzeniach sekcji na najbliższą przyszłość. Jest to jego dalszy ciąg planu instruktorskiego, który zamierzeniami sięga na kilka lat naprzód. Jeśli chodzi o rok bieżący, to sekcja przystępuje do zorganizowania Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych „O Błękitną Wstęgę Odry", w której przewiduje się udział drużyn z czternastu miast europejskich. Członkowie sekcji wyjadą na zawody do Czechosłowacji i na Węgry, wezmą udział w mistrzostwach Polski, a także w innych imprezach krajowych i zagranicznych.

Rok bieżący sekcja zaczęła bardzo pomyślnie. W przeciągu niecałych trzech miesięcy skoczkowie wrocławscy wykonali ponad dwieście skoków i ustanowili sześć rekordów krajowych. Aktualnie przygotowują się do nowych prób bicia rekordów. Przy tej okazji trzeba z satysfakcją podkreślić, że pod względem ilości ustanowionych rekordów sekcja wrocławska zajmuje zdecydowanie pierwsze miejsce w naszym kraju.

Od trzech lat sekcji przewodniczy dr Stanisław Walczak, będący zresztą członkiem Komisji Spadochronowej Aeroklubu PRL. Jego inicjatywa i cenne rady okazały się dla sekcji bardzo pomocne. Sekcja jest dumna, że ma właśnie w osobie dra Stanisława Walczaka przewodniczącego z inicjatywą, który zawsze dla niej znajdzie wolny czas. Również i atmosfera stworzona przez kierownictwo klubu sprzyja rozwojowi i zamierzeniom sekcji, bez której — co tu ukrywać — nie byłoby tych sukcesów, o jakich co pewien czas dowiadujemy się z prasy.

W sekcji wrocławskiej zrzeszonych jest siedemdziesięciu dwóch skoczków spadochronowych różnych klas. Niewielką, ale silną grupę stanowią sportowcy wojskowi z WKS „Śląsk", z którymi współpraca układa się jak najlepiej dla obu stron. I to jest jeszcze jeden przykład, że tylko — jak do tej pory — we Wrocławiu zawarto takie porozumienie i istnieje ono nie tylko na papierze, ale w praktycznej działalności. Przy tej okazji znowu bystry obserwator doznaje olśnienia: a więc jednak można wiele spraw i to trudnych załatwić pomyślnie.

Żywotność sekcji wrocławskiej jest ogromna i przypuszczam, iż w niedalekiej przyszłości będzie nieco większa. Wywnioskowałem to z rozmowy przeprowadzonej z instruktorem Józefem Adamskim.

W spadochroniarni spotkałem Waldemara Bołotowicza, który choć ma szlify oficerskie, liczne obowiązki służbowe i rodzinne jest jednak częstym gościem sekcji. Ale nie tylko gościem: wykonuje nadal skoki. Spotkałem również Krystynę Ligocką, Wojciecha Soleżyńskiego, instruktora Ryszarda Kusia i wielu innych. W spadochroniarni koncentruje się życie sportowe.

Gdy żegnałem się z instruktorem Józefem Adamskim — którego wkład pracy w przygotowanie sukcesów sekcji jest ogromny i który ze względu na charakter swej pracy pozostaje w cieniu swych pupilów — przypomniałem mu rozmowę sprzed trzynastu lat, przeprowadzoną w Nowym Targu. On żachnął się i powiedział:

— Pan ma jednak dobrą pamięć.

A po chwili dodał:

— Jeśli już jestem instruktorem, to nie wolno mi stać w miejscu, bo kto stoi w miejscu — cofa się.

O tym, że sekcja wrocławska rozwija swoją działalność, miałem okazję przekonać się na miejscu.

TADEUSZ MALINOWSKI



Edward Ligocki



Ryszard Kuś



Wojciech Soleżyński



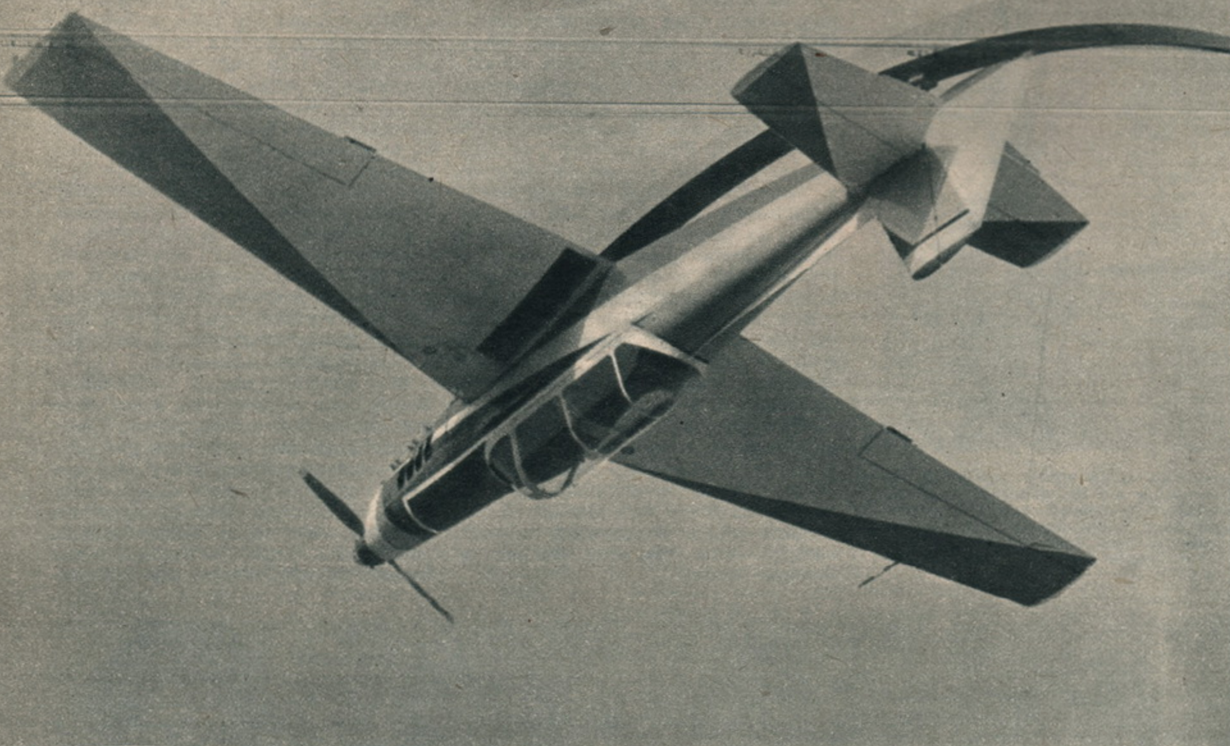
Krystyna Ligocka

REKORDZIŚCI KRAJOWI sekcji spadochronowej AWr: Waldemar Bołotowicz, Henryk Czyż, Ryszard Kuś, Marcin Jaxa-Rożen, Wojciech Soleżyński, Janusz Łykowski, Edward Ligocki, Adam Kolak, Zbigniew Weber, Krystyna Ligocka, Janusz Osiecki, Anna Kwaśnik i Ryszard Olszowy.

WYRÓŻNIAJĄCY SIĘ skoczkowie wyczynowi: Ryszard Kuś (instruktor) — 996 skoków, Edward Ligocki — 854 skoki, Wojciech Bołotowicz (oficer) — 812 skoków, Wojciech Soleżyński (technik) — 702 skoki, Janusz Łykowski (drukarz) — 441 skoków, Krystyna Ligocka (studentka) — 448 skoków, Adam Kolak (student) — 306 skoków, Janina Zwierzchowska (studentka) — 473 skoki, Janusz Osiecki — 398 skoków. Anna Kwaśnik — 245 skoków, Marian Zapart (student) 453 skoki i Ryszard Olszowy (uczeń technikum) — 152 skoki.

Trzech skoczków wyczynowych sekcji spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego. Stoją od lewej: Ryszard Olszowy, Marian Zapart i Adam Kolak.





Samolot Zlin-526, eksponowany w oryginalny sposób na specjalnym wysięgniku, na Międzynarodowych Targach w Brnie (1966 r.).

CZY ZAKUPIMY ZLINY-526?

Mgr inż. ERNEST PUJSZO

Główny Inżynier Aeroklubu PRL

Korespondencja własna „Skrzydlatej Polski" z CSRS

NIEDAWNO przebywała w Czechosłowacji delegacja „Motoimportu", wraz z przedstawicielami Aeroklubu PRL i Centralnego Zarządu Lotnictwa Sanitarnego, w celu uzgodnienia dostaw części zamiennych i napraw sprzętu. W serdecznej i miłej atmosferze przeprowadzono szereg rozmów na temat współpracy z przedstawicielami przemysłu lotniczego i handlu zagranicznego CSRS oraz uzgodniono i podpisano kontrakty na dostawę sprzętu spadochronowego, części zamiennych oraz napraw silników lotniczych.

Przed rozpoczęciem sezonu lotniczego Aeroklub PRL otrzyma z Czechosłowacji 45 spadochronów PTCH-6, 120 automatów KAP-3, silniki Walter Minor 6-III i Walter Minor 4-III, śmigła samonastawne V-503 oraz niezbędne części zamienne do starych i wysłużonych samolotów Zlin-26. Szczególną uwagę należy zwrócić na potwierdzenie dostaw części do płatowców i silników, których produkcji zaprzestano już przeszło 10 lat temu, a obecnie odbiorcą tych części jest jedynie Aeroklub PRL, dla którego wznowiono produkcję części i napraw silników na najbliższe parę lat. Niestety, nie dotyczy to płatowców i silników starych typów produkcji krajowej; w tym przypadku Aeroklub musi być samowystarczalny — a szkoda.

Bardzo korzystnie układa się współpraca z CSRS na odcinku sprzętu spadochronowego. Brak krajowych spadochronów wyczynowych wysokiej jakości, wobec dużego zapotrzebowania ze strony licznej i ambitnej kadry spadochroniarzy, skłonił Aeroklub PRL do zakupu sprzętu za granicą. Czechosłowackie spadochrony PTCH-6, znane i używane już w wielu krajach, są stale udoskonalane, tak w sensie konstrukcyjnym jak również ich żywotności — obecny resurs PTCH-6 wynosi 200 skoków.

Zostały podjęte wspólne zobowiązania w sprawie przekazania nowych prototypów spadochronów do próbnej eksploatacji w Aeroklubie PRL, informowania o wszelkich zmianach w sprzęcie oraz nieodpłatnego przeszkolenia w CSRS naszych techników w zakresie przeglądu i napraw spadochronów PTCH-6, bezpośrednio w czechosłowackiej wytwórni i na jej koszt. Przedstawiciele CSRS wystąpili również z propozycją zorganizowania w Aeroklubie Podkarpackim, w maju br., pokazu całości sprzętu spadochronowego produkcji CSRS, a więc spadochronów wyczynowych, ratunkowych, desantowych, automatów KAP-3, butów spadochronowych, kasków ochronnych itp.

Przychylając się do naszego życzenia, gospodarze umożliwili nam zwiedzenie fabryki samolotów „Moravan" w Otrokovicach, słynnej już na całym świecie wytwórni całej rodziny Zlinów. Zorganizowano również pokaz w powietrzu samolotu Zlin-526, który obecnie jest produkowany w wersji dwumiejscowej jako samolot szkolno - treningowy i w wersji jednomiejscowej jako samolot akrobacyjny. Otrokovice — to piękny, nowoczesny zakład produkcyjny o dużej tradycji, odznaczony przez FAI Dyplomem Honorowym dla zespołu konstruktorów za osiągnięcia w budowie samolotów.

Samolot Zlin-526 jest dalszą wersją rozwojową samolotu Zlin-326.

Dane lotno-techniczne są następujące:

Silnik Walter Minor-6-III o mocy 160 KM
Śmigło samonastawne Avia V-503
Rozpiętość — 10,596 m
Długość — 8,00 m
Wysokość — 2,06 m
Powierzchnia skrzydeł — 15,45 m
Ciężar max. w locie — 970 kG
Max. prędkość lotu — 243 km/h
Prędkość podróżna — 212 km/h
Max. dopuszcz. prędkość — 320 km/h
Prędkość wznoszenia — 5—6 m/s
Długość rozbiegu — 230 m
Długość dobiegu — 155 m
Pułap — 4 800 m
Zasięg na prędkości podróżnej — 580 km bez zbiorników dodatkowych; 930 km ze zbiornikami dodatkowymi.
Współczynnik przeciążeń — +6; —3,

Zlin-526 jest samolotem tanim (cena 14 600 rubli, co w przeliczeniu na walutę polską wynosi około 700 000 zł), ekonomicznym i prostym w obsłudze i eksploatacji. Resurs płatowca do pierwszej naprawy — 1 200 godzin, resurs silnika — 600 godzin. Zużycie paliwa — 36 litrów na godzinę.

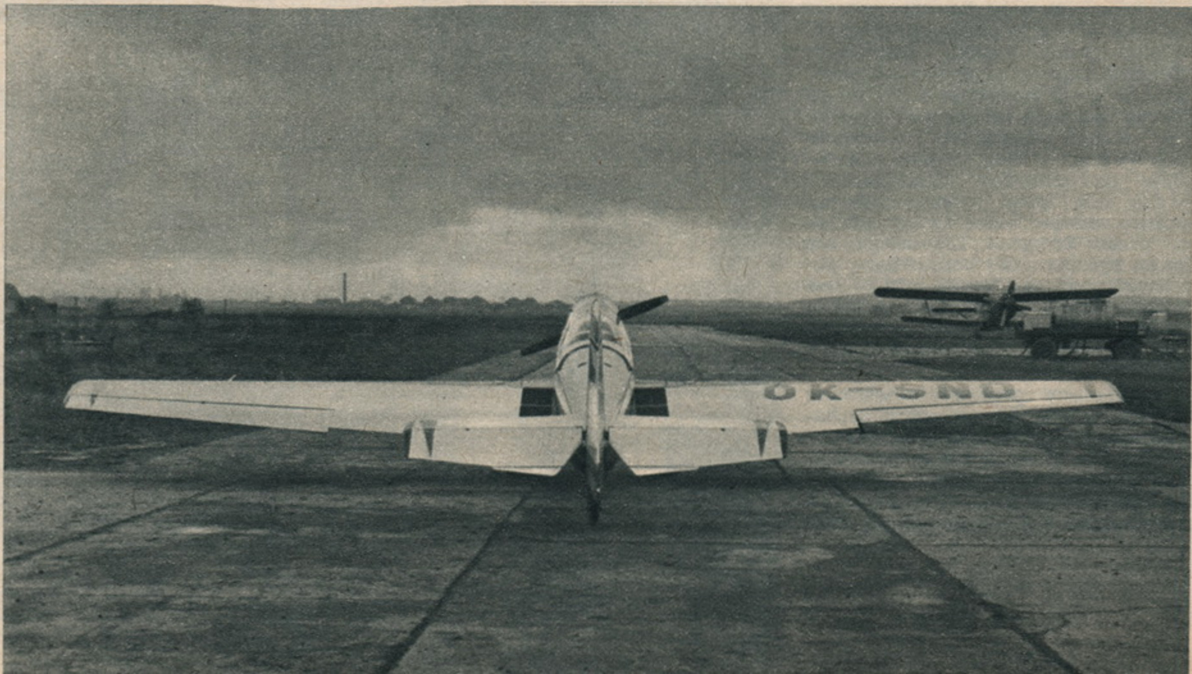
Istnieją pełne możliwości dokonania zakupu w pierwszym kwartale 1968 r. 10 egzemplarzy samolotów Zlin-526, w przypadku podpisania złożonej oferty w najbliższym czasie. Dostawa tych samolotów umożliwiłaby podniesienie poziomu szkolenia i treningu kadry akrobatów, udział w mistrzostwach świata oraz zdobycie na nich znacznie lepszych miejsc. Mając na uwadze, że samoloty Zlin-526 posiada już szereg krajów jak Francja, NRF, Włochy, Hiszpania, Norwegia i Dania oraz w trakcie produkcji są samoloty dla Szwecji, Węgier i NRD, oczywiste jest, że będzie to samolot najbardziej popularny na najbliższych mistrzostwach.

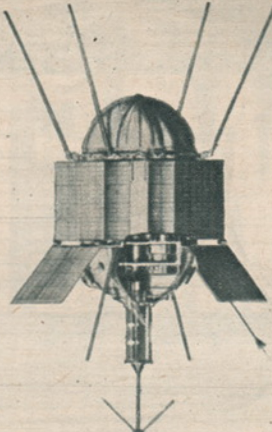
Analizując całokształt spraw sprzętowych, Komisja Samolotowa Aeroklubu PRL jednogłośnie ustaliła konieczność pilnego zakupu samolotów Zlin-526 w obu wersjach, celem umożliwienia należytego treningu kadrze akrobatów przed mistrzostwami świata. Jest jednak jeszcze tylko jeden problem z tym związany, bardzo istotny, a mianowicie przydział dewiz na zakup.

Konstruktorzy w CSRS pilnie pracują nad opracowaniem nowego typu samolotu przystosowanego wyłącznie do wyższej akrobacji. Prototyp, bazowany na nowym silniku o mocy 180—190 KM, ma być wyprodukowany w latach 1969—70.

Są również szanse dostaw większej liczby samolotów Zlin-526, silników Walter Minor-6-III oraz nowych płatowców i silników po zakończeniu prób eksploatacyjnych. Z naszej strony szczegółowego przeanalizowania wymaga zagadnienie wykorzystania samolotu Zlin-526 do szkolenia podstawowego oraz ewentualnie użycia silnika Walter Minor-6-III jako zespołu napędowego do nowego samolotu szkolno-treningowego własnej konstrukcji.

Zlin-526 produkowany jest w dwóch wersjach — dwumiejscowej i jednomiejscowej. Na zdjęciu: wersja dwumiejscowa, używana do celów szkolno-treningowych.
Zdjęcia: Jiri Kroulik





OPIEKUNEM **radzieckich kosmonautów jest generał lotnictwa Nikołaj. P. Kamanin (pierwszy Bohater Związku Radzieckiego – tytuł ten otrzymał 33 lata temu wraz z siedmioma lotnikami). Generał w połowie marca udzielił wywiadu przedstawicielowi Agencji Robotniczej, red. Badowskiemu omawiając stan aktualny zamierzeń. Oto w skrócie wypowiedzi N. Kamonina.**

Nie spieszymy się z lotami załogowymi. Pośpiech prowadzi do nieszczęśliwych wypadków, czego dowodem tragiczna śmierć trzech kosmonautów amerykańskich statku „Apollo". Nowe loty, do których szykujemy się obecnie, będą bardziej skomplikowane niż poprzednie i przygotowanie do nich musi być odpowiednio dłuższe. Gdy postanowiliśmy wysłać w Kosmos Jurija Gagarina, przeprowadziliśmy około tysiąca prób sprzętu oraz podzespołów statku kosmicznego. Przed lotem Leonowa dokonaliśmy czterech tysięcy podobnych czynności kontrolnych.

Przygotowanie kosmonautów do lotu składa się z dwóch części. Pierwsza, to zdobycie ogólnych wiadomości teoretycznych i uzyskanie właściwej sprawności fizycznej. Druga — to bezpośrednie przygotowanie do konkretnej wyprawy. Gagarin potrzebował 2—2,5 miesiąca na opanowanie wszystkich czynności związanych z pilotowaniem statku „Wostok", Bielajew i Leonow szykowali się do lotu na „Woschodzie" przez cały rok, chociaż przedtem wraz z Gagarinem przeszli cały kurs podstawowego szkolenia kosmonautów. Tak więc niech nikogo nie dziwi nasz brak pośpiechu w przeprowadzaniu lotów załogowych. Podkreślam raz jeszcze: lot, który nastąpi, wymaga gruntownego przygotowania.

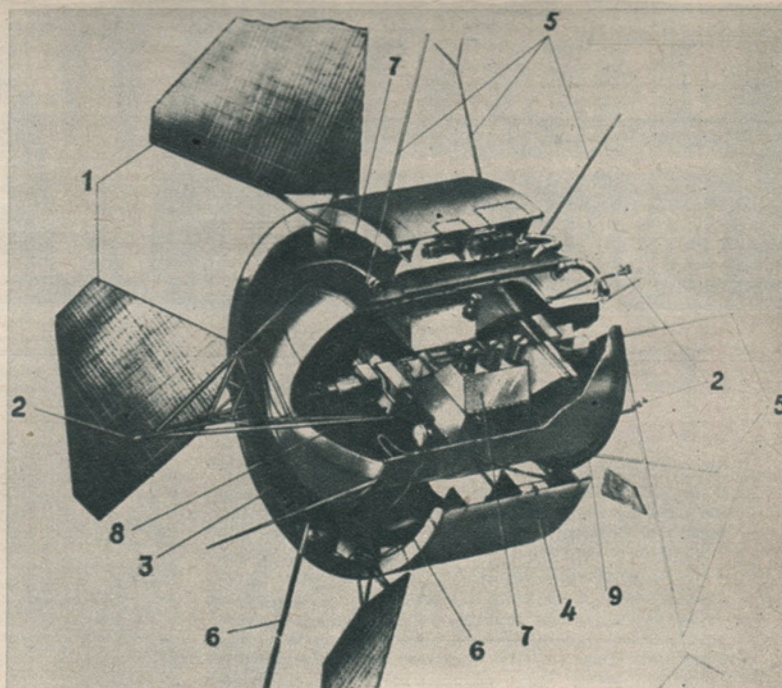
Nie chcemy wiązać naszych przygotowań z żadną konkretną datą. Gdy statek i załoga będą gotowe do lotu — damy sygnał startu. Może zbiegnie się on z jubileuszem przypadającym w roku bieżącym, może nastąpi później. Musimy mieć pełną gwarancję, że lot będzie udany.

Ustosunkowując się do informacji prasy amerykańskiej, że ZSRR w najbliższym czasie wprowadzi na orbitę statek 6—8 osobowy, generał Kamanin stwierdził:

Nie sądze, aby rozwój kosmonautyki załogowej musiał się odbywać koniecznie takimi skokami. Często na Zachodzie przypisuje się nam wieksze możliwości niż te, którymi dysponujemy aktualnie, aby w ten sposób zmniejszyć wrażenie, jakie każdy radziecki sukces kosmiczny wywiera na świecie. Z czasem będziemy mieli ogromne statki, obecnie nie stawiamy sobie jednak za cel bicia rekordów kosmicznych.

Rysunek księżycowy A. Sokołowa pt. „Przed nami — Morze Moskwy". (Rys. Awiacja i Kosmonawtika).

Zwiadowcami przestrzeni kosmicznej są radzieckie satelity typu „Kosmos" (u góry). Z prawej satelita-gigant „Proton-1": 1 — ogniwa słoneczne, 2 — czujniki, 3 — kadłub, 4 — pokrycie, 5 — anteny, 6 — chemiczne źródła zasilania, 7 —blok wyposażeniowy, 8 — system energetyczny, 9 — regulator temperatury.



ZA 5 LAT REGULARNE LOTY NA KSIĘŻYC

Największą rakietą nośną, która wyniosła na orbitę Ziemi ogromny ciężar użyteczny, była radziecka rakieta, która wyniosła na orbitę stację „Proton". Laboratorium umieszczone przez nią w Kosmosie posiada masę przeszło 12 ton. Ogrom tego laboratorium — bez ostatniego stopnia rakiety nośnej — można przyrównać do wagonu kolejowego. „Laboratorium Proton" w naturalnej wielkości zademonstruje ZSRR w tym roku na lotniczej wystawie światowej w Montrealu (Kanada).

„Saturn-5", nad którym pracują obecnie Amerykanie i który ma służyć dla realizacji programu księżycowego, będzie większy od radzieckiej rakiety, która wyniosła „Protona". Konstruktorzy radzieccy stale udoskonalają swoje rakiety. Kiedy zaistnieje potrzeba, będziemy dysponować większymi rakietami niż „Saturn-5". Jak wiadomo, rakietę nośną dla „Protona" ZSRR posiada od kilku lat. W tym czasie prowadzone były jednak liczne próby nowych kosmicznych rakiet nośnych na Oceanie Spokojnym, o czym donosiła prasa codzienna.

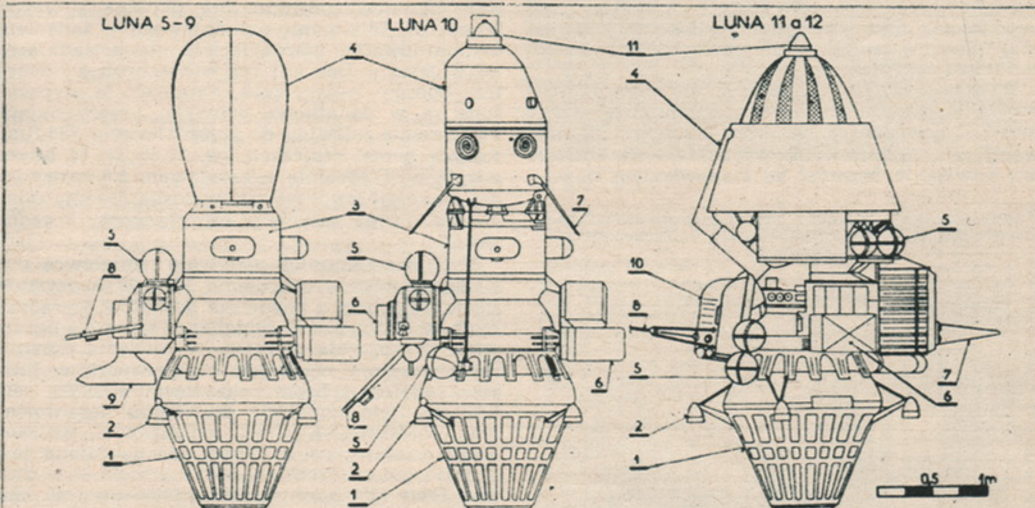
Nie jestem w stanie podać daty pierwszego lotu załogowego na Księżyc. Wiele jest jeszcze tutaj do zrobienia. Jedno jest pewne: za 5 lat loty załogowe na Srebrny Glob będą częste i rakiety mknąć będą na Księżyc jak po utartym szlaku. Czy z orbity parkującej, czy wprost z Ziemi? Trudno teraz powiedzieć, to zależy od rakiet, jakimi będziemy dysponować na określonym etapie. Wolelibyśmy lecieć bez przesiadania się, bo wówczas start będzie tylko jeden, a to zapewni większe bezpieczeństwo lotu.

Do rozwiązania pozostały dwa generalne problemy: start z Księżyca (który osobiście wydaje mi się łatwiejszy do zrealizowania) i powrót na Ziemię z drugą prędkością kosmiczną, z ogromną precyzją, tak aby statek nie minął Ziemi i nie stał się wiecznym satelitą Słońca, ani też nie spłonął w gęstych warstwach atmosfery wraz z załogą. W kierunku rozwiązania tych problemów iść będą nasze przyszłe próby. Dopiero po ich zrealizowaniu można będzie mówić o załogowym locie na Księżyc.

Do lotu na Księżyc potrzebna będzie rakieta zdolna wynieść masę 60—70 ton. Takich rakiet kosmicznych nie wyprodukowały jeszcze ani ZSRR ani St. Zjednoczone. Powstaje pytanie: czy będą one skonstruowane w ciągu najbliższych 5 lat?

W ciągu pierwszych 10 lat ery kosmicznej masy obiektów satelitarnych wzrosły przeszło 100-krotnie. Jeśli podobne tempo rozwoju techniki rakietowej zostanie utrzymane, to w kolejnym 10-leciu pojawią się statki o masie 100—200 ton, na których będzie można odbywać podróże załogowe w kierunku Marsa i Wenus.

Starty dalszych stacji automatycznych w stronę Marsa i Wenus odbywać się będą prawdopodobnie przed zagospodarowaniem Księżyca, ale dla lotów załogowych w stronę innych planet Księżyc posłuży zapewne jako miejsce startu. Statki międzyplanetarne będą wówczas inne niż obecnie. Na Księżyc polecą odpowiednio zmodyfikowane statki, które już znamy. W zeszłym roku wysyłając na przeszło 3 tygodnie w Kosmos dwa psy, „Wiaterka" i „Węgielka", ZSRR nie tylko przeprowadził ważne doświadczenia biologiczne, ale wypróbował także zalety statku.



Radzieckie sondy księżycowe typu LUNA. Oznaczenia: 1 — silnik sterujący, 2 — trzy silniki manewrowe, 3 — blok kierujący, 4 — kadłub hermetyczny, 5 — zbiornik sprężonego gazu do silników, 6 — blok systemu orientacji i elektroniki, 7 — anteny, 8 — silniki systemu orientacji, 9 — radiowysokościomierz, 10 — aparatura telewizyjna, 11 — radionamiernik.

DZIAŁANIA LOTNICTWA USA W WIETNAMIE

PREZYDENT Johnson oświadczył 27 lutego br. na konferencji prasowej, że Stany Zjednoczone potęgują obecnie działania wojenne przeciwko Wietnamowi północnemu. Dodał on przy tym, że decyzję w sprawie ostrzeliwania DRW przez amerykańskie okręty wojenne i artylerię lądową oraz zrzucania min do rzek północno - wietnamskich powzięli „po rozsądnym namyśle przywódcy wojskowi i cywilni USA".

Tak więc agresja amerykańska przeciwko narodowi wietnamskiemu przybiera na sile. Dużą aktywność przejawia tu zwłaszcza lotnictwo USA. Bombarduje dzielnice mieszkaniowe, niszczy obiekty przemysłowe i urządzenia nawadniające, wspiera wojska lądowe, prowadzi rozpoznanie lotnicze, przewozi sprzęt i inne ładunki wojskowe do oddalonych rejonów. Nad miejscami, gdzie toczą się walki, na pokładach niedużych samolotów stale znajdują się obserwatorzy, którzy naprowadzają grupy uderzeniowe na wykryte obiekty naziemne.



Samoloty i śmigłowce amerykańskie zrzucają zbiorniki z napalmem i bomby chemiczne celem spalenia poszczególnych odcinków dżungli i niszczenia liści na drzewach. Zdaniem amerykańskich władz wojskowych, każdy batalion piechoty otrzymuje w Wietnamie Południowym znacznie większe wsparcie z powietrza niż jakiekolwiek wojska lądowe w okresie minionych wojen. Zużycie bomb i pocisków jest o wiele większe niż podczas wojny w Korei, mimo że w walkach uczestniczy mniejsza liczba żołnierzy. Specjaliści tłumaczą to tym, że między jednostkami lotniczymi i lądowymi istnieje obecnie bardziej ścisła więź.

Dowództwo amerykańskie jest zdania, iż bardzo istotnym czynnikiem, przyczyniającym się do zwiększenia skuteczności działań lotnictwa podczas wspierania wojsk lądowych, jest szybsze składanie zapotrzebowań piechoty na wsparcie ogniowe.

Wezwane drogą radiową — przez obserwatorów znajdujących się na pierwszej linii — amerykańskie lotnictwo taktyczne zjawia się we wskazanym rejonie już po upływie kilku minut. Z kolei wojska lądowe starają się możliwie najszybciej opracowywać dane z rozpoznania lotniczego, posiadać niezawodne kanały doprowadzania ich do wykonawców — czyli oddziałów znajdujących się w bezpośredniej styczności z nieprzyjacielem. W tym celu utworzona została specjalna jednolita sieć radiowa rozpoznania lotniczego.

Dowodzenie lotnictwem wspierającym wojska lądowe skupia się całkowicie w ośrodku dowodzenia lotnictwem taktycznym, mieszczącym się w bazie lotniczej na przedmieściach Sajgonu. Ośrodkowi temu podlega pięć stanowisk dowodzenia bezpośredniego wsparcia lotniczego. Ponadto podporządkowane są mu grupy wsparcia lotniczego, w skład których wchodzą trzy pododdziały naprowadzania myśliwców z ziemi przy pomocy stacji radiolokacyjnych i cztery lotnictwa taktycznego.

W rejonie działań bojowych oficerowi naprowadzania, znajdującemu się na pokładzie samolotu OV-1, wyznacza się określony sektor obserwacji. Po wzrokowym wykryciu celu oficer ten nawiązuje łączność ze stanowiskiem dowodzenia bezpośredniego wsparcia lotniczego i informuje ośrodek w bazie lotniczej, że z wojsk lądowych powinno wpłynąć odpowiednie zapotrzebowanie. Gdy tylko zapotrzebowanie zostanie przyjęte, oficer naprowadzenia nawiązuje łączność z wysłanymi na wsparcie załogami samolotów, wyznacza im miejsce spotkania, a następnie prowadzi nad cel.

Dążąc do uniknięcia większych strat w powietrzu, dowództwo amerykańskie zaczęło używać do wsparcia lotniczego w Wietnamie Południowym samolotów naddźwiękowych F-105 D.

Bernard Fall pisze w związku z tym na łamach czasopisma „New Republic" co następuje: „Każdy, kto był w Wietnamie, spotkał oficerów amerykańskich klnących za każdym razem, gdy tylko nad głowami rozlegał się huk samolotu odrzutowego, który zrzucał bomby na ślepo, na niewidoczny cel. Rzecz w tym, iż F-105 leci zbyt szybko, aby widzieć gdzie zrzuca bomby, mimo że lotem jego kieruje oficer z wysuniętego stanowiska naprowadzenia".

Lotnictwo strategiczne, reprezentowane przez bombowce B-52, wykorzystywane jest w Wietnamie południowym do bombardowania określonych rejonów, atakowanych później przez piechotę. Ponadto dąży ono do odcinania wojskom Narodowego Frontu Wyzwolenia dróg odwrotu, a w wielu przypadkach wykonuje zadania w zakresie wsparcia lotniczego.

Bombowce strategiczne — informuje prasa USA — wykonują miesięcznie przeszło 300 lotów bojowych i zrzucają przeszło 6 tysięcy ton bomb.

Czasopismo amerykańskie „Fortune" podaje, że „samoloty B-52 (godzina lotu takiego bombowca kosztuje przeszło 1300 dolarów) wykonują dziesieciogodzinne loty okrężne z wyspy Guam do Wietnamu południowego z zadaniem bambardowania nieprzyjaciela nie posiadającego większych baz ani też widocznych z powietrza obozów wojskowych. Samoloty te wyposażone są w dodatkowe uchwyty, umożliwiające zwiększenie udźwigu do sześćdziesięciu 750-funtowych bomb lotniczych (ok. 20,85 T). W lutym zużyto w Wietnamie południowym 2,5 raza więcej amunicji lotniczej niż wynosiła średnia miesieczna norma zużycia w okresie wojny koreańskiej".

Najwięcej amunicji zużywają śmigłowce posiadające system uzbrojenia M-5. Wykorzystuje się je do osłony z powietrza desantów wysadzanych ze śmigłowców. Śmigłowce wsparcia ogniowego przybywają w rejon wysadzania desantu nieco wcześniej niż śmigłowce transportowe i niszczą ogniem z broni pokładowej wykryte cele lub osłaniają podejścia do rejonu desantowania. Podstawowa część śmigłowców wojskowych działających w Wietnamie uzbrojona jest w broń automatyczną, a wiele z nich — w dwa 15-calowe (381 mm) pociski rakietowe i 40 mm granatniki rakietowe. Te ostatnie umieszczone są pod kadłubem i mogą prowadzić ogień okrężny.

Wiele uwagi pośw ają Amerykanie doskonaleniu metod działania dywizji „kawalerii powietrznej". Dywizja ta przerzucana jest z miejsca na miejsce własnymi środkami latającymi. Oddziały wchodzące w jej skład posiadają również „latającą artylerię", osłanianą w czasie akcji przez śmigłowce wsparcia powietrznego.

Śmigłowce „Iroquois" mogą odpalać 48 pocisków rakietowych w ciągu 4 sekund, a śmigłowce „Chinook" przewożą po 33 żołnierzy z pełnym ekwipunkiem lub działa artylerii lądowej wchodzącej w skład skrzydlatej dywizji. Wykorzystywane są również ciężkie śmigłowce zwane „latającymi dźwigami".

Jednakże nawet śmigłowce zdolne do wykonywania funkcji artyleryjskich — pisał „New York Times" — nie są w stanie zwiększyć w znacznym stopniu mobilności wojsk amerykańskich. Działania śmigłowców w nocy i w trudnych warunkach atmosferycznych są bowiem ograniczone, zasięg ich jest mały, a eksploatacja bardzo kosztowna. „Będziemy musieli w szerszym zakresie korzystać z pomocy lotnictwa myśliwsko - bombowego, albo pogodzić się ze znacznie większymi stratami, zarówno w ludziach jak i w sprzęcie" — konkluduje obserwator wspomnianej gazety.

Amerykańskie samoloty myśliwsko - bombowe w Wietnamie południowym, podobnie jak i śmigłowce, zapewniając bezpośrednie wsparcie wojsk lądowych startują na wezwanie w rejon działań bojowych z pozycji „dyżurowania na lotnisku". Lotnictwo taktyczne — zdaniem dowództwa amerykańskiego — w wielu przypadkach wywiera istotny wpływ na zmianę wyniku walki. Wspominając o tym szef sztabu lotnictwa USA powiedział, że „trudno o bardziej jaskrawy dowód niezwykle ważnej roli lotnictwa taktycznego".

Równocześnie szef sztabu lotnictwa USA przyznał, że tylko niektóre samoloty amerykańskie nadają się do wojny partyzanckiej.

W Stanach Zjednoczonych ogłoszono swego czasu konkurs na opracowanie samolotu „Coin", odpowiadającego warunkom prowadzenia wojny lokalnej. Gdy pierwsze samoloty tego typu przysłano do Wietnamu, okazało się, że eksploatacja ich jest skomplikowana, możliwości bojowe ograniczone, a prędkość zbyt mała (nie przekracza 300 km/h).

Samoloty te są ponadto bardzo wrażliwe na działanie ognia przeciwlotniczego, nie posiadają uzbrojenia obronnego i nie mogą szybko „reagować" na wezwanie w celu dokonania wsparcia lotniczego.

Dlatego w liczbie samolotów szturmowych w Wietnamie południowym do chwili obecnej znajdują się stare samoloty lotnictwa cywilnego C-47, wyposażone w szybkostrzelne karabiny maszynowe (6 tysięcy strzałów na minutę). Szef sztabu lotnictwa USA jest zdania, że nie ma potrzeby budowania samolotów nowych typów dostosowanych do specyficznych warunków panujących na przykład w Wietnamie, albowiem wyprodukowanie nowego typu sprzętu bojowego, a zwłaszcza samolotu, wymaga zazwyczaj długiego okresu czasu. Chcąc, żeby lotnictwo ciągle odgrywało ważną rolę, należy produko-

Atak bombowy lotnictwa USA na strefę zdemilitaryzowaną w Wietnamie. Widoczne są liczne leje po bombach.





kiem niż samoloty innych typów działające w Wietnamie. Bombowce B-52 — twierdzą oni — nie będą mogły stosować taktyki „uników" przed pociskami rakietowymi klasy ziemia — powietrze, ani też wykonywać innych manewrów przeciwrakietowych, stosowanych przez myśliwce. B-52 — ich zdaniem — mogą lecieć poniżej pola obserwacji radiolokatorów, a gdy zaistnieje konieczność nabrania wysokości, żeby na przykład „przeskoczyć" grzbiet górski, wówczas można będzie, jakoby, zakłócić północnowietnamskie radiolokacyjne stacje wykrywania przy pomocy pokładowych urządzeń elektronicznych.

Trwająca od dłuższego czasu dyskusja na temat użycia B-52 do bombardowania obiektów DRW świadczy raczej o tym, że strach przed celnym ogniem północnowietnamskich przeciwlotników jest silniejszy od argumentów specjalistów amerykańskich, zabiegających o wykorzystanie lotnictwa strategicznego do nalotów na Wietnam północny. Z relacji samych amerykańskich pilotów - weteranów wynika, że z tak silnym ogniem przeciwlotniczym nie spotykali się oni jeszcze w żadnej z dotychczasowych wojen.

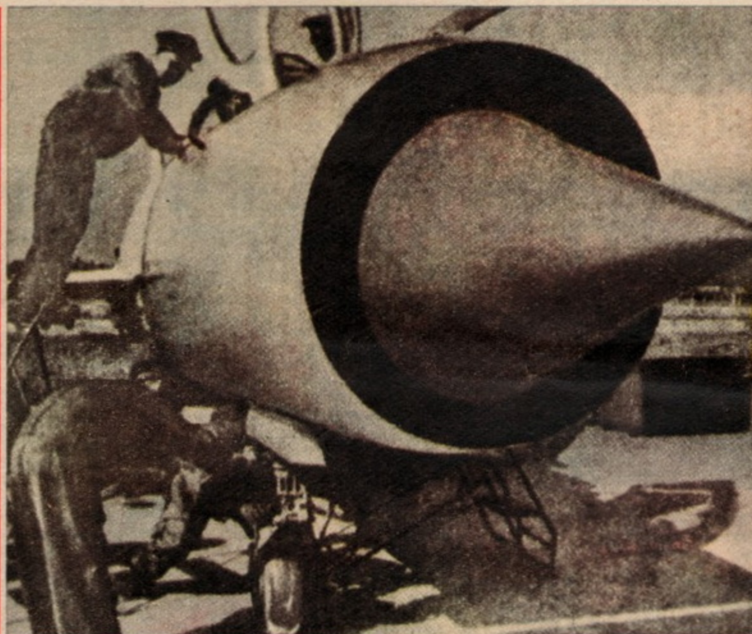
Prasa amerykańska podaje, że samolot myśliwsko - bombowy F-5 może zabierać mniej niż jedną szóstą maksymalnego udźwigu bomb bombowca B-52, ale mimo to uważany on jest za jeden z najbardziej przydatnych samolotów do bombardowania celów małowymiarowych, a ponadto wykorzystywany był już do bezpośredniego wsparcia grup bojowych w Wietnamie południowym. Zdaniem amerykańskich specjalistów wojskowych ten samolot powinien się świetnie nadawać do bombardowania tak trudnych, jeśli idzie o trafienie, celów, jak mosty kolejowe.

WYŻEJ

Atak amerykańskiej „kawalerii powietrznej" na śmigłowcach Bell UH-1 z silnikami turbinowymi T-53.

Z PRAWEJ

Zdjęcie zaczerpnięte z gazety radzieckiej „Krasnaja Zwiezda", przedstawiające nowoczesny samolot myśliwski w służbie lotnictwa wojskowego Demokratycznej Republiki Wietnamu.



wać samoloty, wyposażenie, amunicję dość różnorodne, aby można je było wykorzystać w dowolnej sytuacji i w różnych warunkach klimatycznych.

Stany Zjednoczone rozpatrują problem użycia samolotów B-52 do bombardowania Wietnamu północnego — informowała swego czasu gazeta „Wall Street Journal", powołując się na oświadczenie przewodniczącego Komitetu Szefów Sztabów generała Earla Wheelera, złożone po powrocie z podróży do Azji Południowo — Wschodniej. Obecnie dwie eskadry B-52 (około 30 samolotów) działają z bazy na wyspie Guam przeciwko punktom oporu partyzantów w dżunglach i bagnach Wietnamu południowego. I chociaż przywódcy Stanów Zjednoczonych twierdzą oficjalnie, że są zadowoleni z wyników bombardowań, mających na celu niszczenie tuneli podziemnych w Wietnamie południowym, to jednak wyrażają pogląd, iż wyniki te byłyby jakoby znacznie korzystniejsze, gdyby dokonywano nalotów na ważne obiekty wojskowe Wietnamu północnego, na przykład na bazy lotnicze i składnice. Prawdopodobnie z tego właśnie założenia wychodzą amerykańskie koła wojskowe, przebąkujące o konieczności podwojenia liczby bombowców strategicznych na wyspie Guam.

Rozważa się również problem: czy olbrzymie, rozwijające poddźwiękową prędkość bombowce B-52 będą w stanie przedrzeć się przez ścianę ognia pocisków rakietowych klasy ziemia — powietrze, artylerii przeciwlotniczej i uporać się z przeciwdziałaniem myśliwców? Specjaliści wojskowi twierdzą, że tak i to z lepszym skut-

„Samoloty OV-1, wykorzystywane obecnie na pierwszej linii do naprowadzenia lotnictwa na cele naziemne i odgrywające tak poważną rolę w walkach z powstańcami — pisze Herson Baldwin na łamach „New York Times" — powinny ustąpić miejsca samolotom OV-10 A". Samolot OV—10 A, wyposażony w dwa silniki turbośmigłowe, jest opancerzony, rozwija większą prędkość i posiada duży udźwig. Piechota morska w Wietnamie południowym zamierzała wykorzystać go do zwalczania powstańców. Jednakże pierwotna dość lekka i prosta konstrukcja OV—10 A uległa zmianie w związku z próbą przerobienia go na samolot wielocelowy. Znajdujące się obecnie w eksploatacji samoloty OV—10 A obliczone są na wykonywanie kilku zadań: wspieranie wojsk lądowych, prowadzenie rozpoznania, przewożenie ładunków i naprowadzanie samolotów na pierwszej linii walki. A mimo to nie spełniają one wszystkich, przewidywanych uprzednio, wymogów operacyjnych.

Osiem laboratoriów lotnictwa amerykańskiego — informuje agencja Associated Press — opracowuje nowe typy uzbrojenia dla wojsk działających w Wietnamie. Oddział Badań Naukowych i Techniki przy Zarządzie Systemów Uzbrojenia Sił Powietrznych USA posiada specjalną grupę, utrzymującą kontakt z 7 armią lotniczą w Wietnamie.

A jednak przebieg wydarzeń dowodzi, że żadne udoskonalenia na nic się tu nie zdadzą. Piratom amerykańskim nie uda się ujarzmić miłującego wolność narodu wietnamskiego. **(LH)**

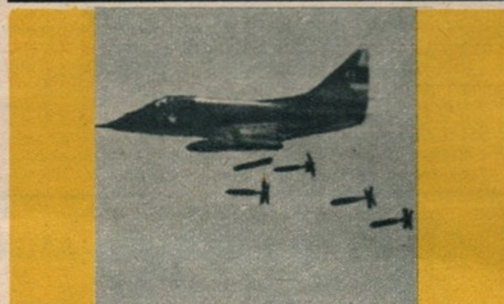
NOWA BROŃ AGRESORÓW WYPRÓBOWYWANA W WIETNAMIE



„Phoenix" — pocisk rakietowy „powietrze-powietrze". Samolot A3A „Skywarrior".



Bomby lotnicze „Hidrag" na samolocie F-5.



Bomby „Snakeye" do akcji z małych wysokości. Hamulce opóźniające spadanie otwierane tuż po zrzucie.



Działko szybkostrzelne „Minigun" (6-lufowe kalibru 7,62 mm). Mieści się w zasobniku 0,3×2,59 m. Ciężar — ok. 110 kG.

POZA TYM:

„Lazy Dogs" — pojemniki wybuchające w powietrzu, rozrzucające małe pociski ostre jak żyletki.

„Clusters Bombs" — pojemniki wypełnione setkami małych bomb, wybuchających w momencie zetknięcia się z wierzchołkami drzew dżungli.

„Shrike" i „Bullpup" — pociski kierowane „powietrze-ziemia".

„Redeye" — przeciwlotnicza broń rakietowa piechoty, odpalana z ramienia strzelca.

„Ping-Pong" — rakieta rozpoznawcza, która po wykonaniu zdjęć fotograficznych pozycji przeciwnika powraca i ląduje na spadochronie.

Załogi samolotów i śmigłowców są wyposażone w automatyczne radiostacje naprowadzające o ciężarze 0,5 kG, ułatwiające odszukiwanie osób zagubionych w dżungli. Piloci śmigłowców są wyposażeni w lekkie koszulki z laminatu i metalu zabezpieczające przed kulami karabinowymi. Ciężar o połowę mniejszy od znanych koszulek stalowych.

SPORT SPADOCHRONOWY

✶ **Pierre Lard**, znany francuski skoczek spadochronowy sprzed kilkunastu lat, były mistrz świata, obecnie kierownik spadochronowego Centrum Narodowego, otrzymał tytuł kawalera Legii Honorowej, najwyższego francuskiego odznaczenia.

✶ **Spadochroniarka** francuska Brigitte Marechal ustanowiła w Biscarosse kobiecy rekord Francji w skoku dziennym, z opóźnionym otwarciem spadochronu, spadając 9 200 metrów. Rekord międzynarodowy należy do ZSRR i wynosi 13 520 m.

SPORT SAMOLOTOWY

● **W Bazylei** (Szwajcaria) odbędzie się w dniach od 9 do 11 czerwca br. międzynarodowy rajd alpejski, zorganizowany przez grupę sportu samolotowego sekcji bazylejskiej Aeroklubu Szwajcarii. Program rajdu obejmuje: przylot do Bazylei z punktowaniem przebytego dystansu, lot z Bazylei do Sitten, skąd powrót na miejsce startu drogą przez Grimsel — Brünig — Lucernę.

SPORT BALONOWY

● **W roku** 1967 odbędą się następujące oficjalne imprezy balonowe: 1 maja — międzynarodowy lot na trasie otwartej, organizowany przez klub balonowy w Tilburg (Holandia); 11—21 czerwca — VI międzynarodowy alpejski tydzień sportu balonowego w Mürren (Szwajcaria); 7—28 lipca — międzynarodowe zawody „Stulecia" w Calgary (prowincja Alberta w Kanadzie); 8—9 września — XX międzynarodowy lot docelowy w St. Niklas-Waes (Belgia).

ASTRONAUTYKA I TECHNIKA RAKIETOWA

Satelita kanadyjski typu ISIS-A (International Satellites for Ionospherie Studies) przechodzi obecnie tzw. próby zmęczeniowe w NASA w Stanach Zjednoczonych AP. Start tego mikroksiężyca, przewidzianego dla studiów nad jonosferą, ma nastąpić w końcu roku bieżącego. Masa satelity 220 kg. Ponad 11 tysięcy ogniw fotoelektrycznych usytuowano na powierzchni satelity. Przewidziano zabudowę dwóch wysuwanych anten, z których jedna ma długość 73 m, a druga 23 m. Ponadto z kadłuba wystają cztery anteny telemetryczne. Przewidywana orbita 500/3 500 km. Rakietą nośną będzie Thor-Delta. Następne satelity tej serii ISIS-B i C zostaną wyrzucane w najbliższych latach — w związku ze spodziewaną wzmożoną aktywnością słońca.

✶

Szef sztabu lotnictwa USA generał John Mac Connell przedstawił nowy plan (a właściwie stary — tylko unowocześniony) utworzenia ruchomych baz rakietowych przy wykorzystaniu pociągów i wozów transportowych. Nowe jednostki, których żywotność wynosiłaby około 10 lat, zastąpią dotychczasowe rakiety ukryte w stałych bunkrach.

LOTNICTWO WOJSKOWE

▲ **LOTNICTWO** NRF, począwszy od roku 1969, ma zastąpić dotychczas używane samoloty F-104 „Starfighter" dwuosobowymi myśliwcami bombardującymi F-4 „Phantom II", przystosowanymi do przewozu bomb nuklearnych i osiągającymi 2,5-krotną prędkość dźwięku. Samolot F-4 „Phantom II" kosztuje dwukrotnie więcej niż „Starfighter".

▲ **WŁOSKA** agencja „Italia" podała, że w pobliżu miejscowości Cagliari na Sardynii rozbił się kolejny samolot zachodnioniemiecki F-104 „Starfighter". Pilot odniósł ciężkie rany.

▲ **GRUPA** austriackich specjalistów lotnictwa wojskowego przebywała we Francji, w celu wypróbowania samolotu „Mirage-5". Ta sama grupa dokonała już uprzednio prób samolotów amerykańskich Northrop F-5, Douglas A-4 i szwedzkiego SAAB J35X „Draken".

POLONICA

● **Francuski** miesięcznik lotniczy „Aviasport" na trzech stronach zamieścił obszerną informacje o nowym polskim szybowcu SZD-30 „Pirat". Tekst zaopatrzono zdjęciem szybowca oraz rysunkami. Podano dane techniczne i osiągi.

BAZAR SAMOLOTÓW

W Baden-Baden (NRF) odbędą się w dniach od 30 marca do 3 kwietnia br. trzecie z kolei międzynarodowe targi samolotów używanych. Podczas zeszłorocznych tego rodzaju targów wystawiono ogółem 103 samoloty. Dało się wyraźnie zauważyć szczególne zainteresowanie nabywców samolotami dyspozycyjnymi i turystycznymi, mniej — typowo sportowymi. Na zdjęciu: Fragment lotniska w Baden-Baden, z wystawionymi do sprzedaży samolotami używanymi, w r. ub.

NOWY REKORD LOTNICZKI RADZIECKIEJ

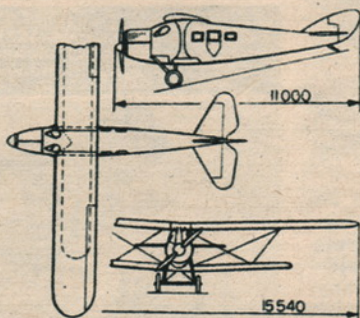
Radziecka pilotka sportowa Eugenia Martowa ustanowiła niedawno nowy międzynarodowy rekord prędkości lotu po trasie zamkniętej o obwodzie 100 km, na wysokości 12 700 — 13 000 m, osiągając wynik 2 130 km/h. Jest to prędkość dwukrotnie większa od prędkości dźwięku. Rekord został ustanowiony na seryjnym samolocie myśliwskim E-76, konstrukcji zespołu kierowanego przez dwukrotnego Bohatera Pracy Socjalistycznej, generała-porucznika służby inżynieryjno-technicznej A. J. Mikojana. Wynik Martowej jest znacznie lepszy od dotychczasowego rekordu pilotki amerykańskiej Jacqueline Cochran.

Eugenia Martowa, urodzona i wychowana w Kazachstanie, lata na samolotach od roku 1958. Na swym koncie ma wylatanych 1 200 godzin. W roku ubiegłym pobiła rekord międzynarodowy prędkości lotu po trasie zamkniętej długości 2 000 km, uzyskując wynik 900,267 km/h.

Dokumentacja lotu Martowej została przesłana do FAI w Paryżu, celem oficjalnego zatwierdzenia jako rekordu międzynarodowego.

50 SAMOLOTY KRAJU RAD

PM-1



Na zdjęciu niżej: Samolot PM-1 na lotnisku fabrycznym.

SAMOLOT ten zaprojektowany został i zbudowany w rekordowo krótkim czasie trzech miesięcy. W kwietniu 1923 r. fabryka otrzymała zlecenie rozpoczęcia budowy, a już 10 czerwca tegoż roku pilot doświadczalny A. J. Żukow wykonał na nim pierwszy lot. Samolot został uznany na spełniający wszystkie założenia twórców projektu; od razu zaczęto budowę serii złożonej z 10 maszyn.

Samolot PM-1 był dziełem inżynierów A. A. Siemienowa i N. N. Polikarpowa Był to półtorapłat, z kabiną mieszczącą 5 pasażerów. Konstrukcja całkowicie drewniana, skrzydła i usterzenie — pokryte płótnem. W czasie lotów próbnych PM-1 rozwijał z silnikiem o mocy 260 KM prędkość 180 km/h i osiągnął pułap 4 100 m. Używany był jako komunikacyjny na linii Moskwa — Berlin.



KOMUNIKACJA I TRANSPORT

WCIĄŻ rozwijające się dynamicznie indyjskie linie lotnicze „Air India" mogą się pochwalić istnieniem wielu dobrze prosperujących szlaków międzykontynentalnych. Z Bombaju, centralnego portu towarzystwa, prowadzi ważny szlak przez Londyn do Nowego Jorku. Inny szlak wiedzie z Bombaju przez Delhi do Moskwy, a stamtąd do Londynu. Przez Kalkutę i Bangkok samoloty „Air India" docierają do Tokio, przez Madras i Singapoore do Perth w Australii, a stamtąd przez Sydney na wyspy Polinezji (Nandi). Następne szlaki to: Bombaj — Dżakarta (Indonezja), Bombaj — Aden — Nairobi (Kenia), Bombaj — Kuwejt, Bombaj — Bejrut, Bombaj — Kair oraz połączenia Bombaju z Pragą, Rzymem, Frankfurtem, Zurychem, Genewą i Paryżem. Zasadniczym sprzętem „Air India" jest dziewięć samolotów Boeing-707.

357 DOLARÓW będzie kosztować bilet lotniczy (tam i z powrotem) za przelot na trasie Moskwa — Nowy Jork, która ma być uruchomiona w maju br. przez towarzystwa „Pan American World Airways" (USA) i „Aerofłot" (ZSRR).

W DUBROWNIKU (Jugosławia) odbędzie się w połowie maja br. międzynarodowy kongres, organizowany przez stowarzyszenie portów lotniczych (International Civil Airports Association — ICAA). Do ICAA należy 330 portów lotniczych na świecie.

ZNANE przedsiębiorstwo hoteli międzynarodowych „Hilton International Hotels" osiągnęło porozumienie w sprawie połączenia się z amerykańskimi liniami lotniczymi „Trans World Airlines". Firma Hilton jest właścicielem szeregu supernowoczesnych hoteli w Europie zachodniej, w Afryce, w rejonie Morza Karaibskiego oraz w krajach Bliskiego i Środkowego Wschodu. Hotele te będą do dyspozycji pasażerów linii TWA.

JAT — Jugoslovenski Aero Transport, czyli Jugosłowiańskie Linie Lotnicze przewiozły w r. ub. na liniach zagranicznych ponad 219 tys. pasażerów, czyli o 43 tys. osób więcej niż w roku 1965. Przewiduje się, że w br. przewiezie się o 30% osób więcej. JAT zamierza w b. r. uruchomienie szeregu nowych tras, m. in. Split — Graz (Austria), Split — Zurych (Szwajcaria), Belgrad — Split — Rzym, Dubrownik — Belgrad — Budapeszt, Belgrad — Sofia, Split — Zagrzeb — Frankfurt n. Menem, Belgrad — Stambuł — Bejrut oraz Belgrad — Tunis — Tripolis (Libia).

W USA zbudowano w r. 1966 łącznie 16 484 samoloty (bez sprzętu na cele wojskowe), wartości 2,36 mld dolarów, wobec 12 543 maszyn wartości 1,72 mld dolarów w 1965 roku. Jak się przewiduje, w r. b. przemysł lotniczy USA dostarczy 18,9 tys. samolotów wartości około 2,9 mld dolarów. Wartościowo największy udział w produkcji lotniczej USA miały w ub. r. maszyny turbośmigłowe i odrzutowe. Wyprodukowano ich 380 sztuk, wartości 1,66 mld dolarów, wobec 268 jednostek wartości 1,19 mld dolarów przed rokiem. W b. r. przewidywany jest dalszy wzrost, do 480 sztuk, wartości 2,13 mld dolarów.

JAK WYNIKA z danych statystycznych, z końcem roku 1966 ogółem na świecie eksploatowano 2 802 samoloty komunikacyjne. W liczbie tej mieści się 1 061 samolotów z silnikami tłokowymi, 454 samoloty turbośmigłowe i 1 287 odrzutowych. Jak widać ze złożonych zamówień, w br. park samolotów komunikacyjnych wzrośnie o 661 samolotów (liczby te nie uwzględniają parku samolotów komunikacyjnych, które są eksploatowane w ZSRR). Największą ilość, bo 1 219 samolotów, eksploatowały w ub. r. amerykańskie linie lotnicze, z których „United Air Lines" dysponowała aż 309 samolotami.

JAPOŃSKI turbośmigłowy samolot średniodystansowy YS-11 udał się w lot propagandowy do krajów Ameryki Południowej.

PIERWSZY samolot krótko- i średniodystansowy Boeing-737 opuścił już halę montażową i w dniu 17 stycznia br. pokazany został po raz pierwszy publicznie.

BRYTYJSKIE linie BEA zawarły kontrakt na dostawę 24 odrzutowców BAC „One Eleven 500", którymi zastąpią używane jeszcze „Viscounty". Odrzutowce BAC „One Eleven 500" są unowocześnioną i powiększoną wersją samolotu BAC „One Eleven 400". „Pięćsetki", których dostawa rozpocznie się w listopadzie br., będą obsługiwać szlaki wewnątrzangielskie i do Berlina. Kadłub „500" jest o 4,75 m dłuższy, rozpiętość — 1,6 m większa. Samolot zabiera 97 pasażerów.

Zimowe zawody w Gliwicach

NA lotnisku w Gliwicach w dniu 26 lutego odbyły się II Zawody Zimowe Modeli Latających Szybowców z Aeroklubów Rybnik, Katowice i Gliwice. Udział wzięło 52 zawodników, w tym 22 w grupie juniorów, a w grupie seniorów 30 zawodników.

Od wczesnych godzin rannych do późnego wieczora trwał ożywiony ruch na lotnisku, organizacja zawodów była sprawna, do czego niewątpliwie przyczyniła się piękna słoneczna pogoda. W punktacji zespołowej zwyciężyła ekipa modelarzy Aeroklubu Gliwickiego, odbierając „Plakietkę" przechodnią modelarzom Aeroklubu Rybnickiego.

Zawody były ostrym treningiem przed zbliżającym się sezonem lotnym. Przygotowanie zawodników stało na dobrym poziomie, o czym świadczą poniższe wyniki:

Seniorzy

I. Mieczysław Tomaszewski — Aer. Gliwicki — 767
II. Klemens Dziedzic — Aer. Gliwicki — 705
III. Teofil Sikora — Aer. ROW — 699

Juniorzy

I. Witold Stabiszewski — Aer. Gliwicki — 691
II. Jan Mankiewicz — Aer. Gliwicki — 686
III. Tadeusz Kardyński — Aer. Gliwicki — 683

Wyniki zespołowe (liczono 5 najlepszych zawodników z każdej ekipy).

I. Aeroklub Gliwicki — 3 530 pkt.
II. Aeroklub ROW — 3 225 pkt.
III. Aeroklub Katowice — 2 227 pkt.

Ewa Kwasecka

Pierwsze zawody modeli balonów

W dniu 22 stycznia na boisku sportowym w Golubiu-Dobrzyniu odbyły się III Zawody Modeli Balonów. Impreza ta organizowana jest od trzech lat przez Modelarnię Lotniczą przy Powiatowym Domu Kultury. Zawody rozgrywane były w ciężkich warunkach atmosferycznych — padał śnieg i wiał silny wiatr. Dzięki naturalnej osłonie przed wiatrem, jaką stanowił pobliski lasek, zawody udało się rozegrać do końca.

Podwójne zwycięstwo w imprezie odniosły zespoły gospodarzy, wykazując najlepsze przygotowanie swoich balonów do zawodów. Wyniki zawodów:

1. — zespół PDK Golub Dobrzyń: Frączkowski Mirosław — Daszkiewicz Mirosław, 109 s.
2 — zespół PDK Golub Dobrzyń: Łydkowski Stanisław — Kołodziejski Mieczysław, 79 s.
3. — zespół Szk. Podst. nr 1 Toruń: Kamiński Zdzisław — Pietrzak Sylweriusz, 73 s.

W zawodach uczestniczyło 24 zawodników z 6 modelarni Aeroklubu Pomorskiego.

H. M.

Dziękujemy za silniki rakietowe

W „Skrzydlatej Polsce" nr 8/1967 znajduje się wypowiedź płk. dypl. Michała Dodika, do której to wypowiedzi pragnę również dorzucić kilka uwag.

— Szkolenie modelarstwa rakietowego w LOK wyszło już poza ramy eksperymentów.

W roku 1967 wolno startować na wszystkich zawodach tylko silnikami standardowymi.

— Silniki takie w dostatecznej ilości produkuje Śląski Klub Techniki Rakietowej i Astronautyki LOK w Katowicach. Modelarnie LOK na terenie woj. wrocławskiego, prowadzące szkolenie rakietowe, posiadają w/w silniki i bardzo sobie je chwalą. Przeprowadzone próby (w ramach szkolenia i przygotowania się do zawodów rakietowych) wykazały, że są to silniki udane i należałoby tylko podziękować wykonawcom za inicjatywę w podjęciu bądź co bądź trudnej produkcji.

Po zaopatrzeniu modelarni rakietowych w silniki nastąpił wzrost szkolonych o 100 procent. To co dotychczas było domeną wtajemniczonych, stało się dostępne dla każdego modelarza, a szanse startów dzięki SKTR i A mają wszyscy modelarze jednakowe.

Tą drogą wszyscy modelarze rakietowi woj. wrocławskiego przesyłają producentom silników serdeczne podziękowania, życząc jak najlepszych wyników produkcyjnych ku zadowoleniu modelarzy.

Marian Radecki

Balony nad Toruniem

DZIELNICOWY Dom Kultury w Toruniu, przy którym powstała w grudniu ubiegłego roku modelarnia lotnicza, wspólnie z Aeroklubem Pomorskim zorganizował w dniu 19 lutego Zawody Modeli Balonów. Zawody odbyły się przy pięknej wiosennej pogodzie, na skwerze przyległym do gmachu DDK. W zawodach uczestniczyły 32 zespoły (64 zawodników) z 8 modelarni. Zwycięzcy zawodów (modelarze z wiejskiej modelarni w Wybczu) już tradycyjnie zajęli czołowe miejsca w zawodach balonowych (w ubiegłym roku wygrali takie zawody w Golubiu).

Wyniki:

1. zespół Szk. Podst. Wybcz: Głaszcz Zdzisława — Będkowska Ewa, 457 s.
2. zespół Szk. Podst. Wybcz: Bernart Teresa — Gwizdała Benia, 246 s.
3. zespół DDK Toruń: Zarzycki Janusz — Skrobacki Marek, 162 s.

Zakończenie zawodów z odczytaniem wyników i rozdaniem nagród odbyło się w Klubie Dzielnicowego Domu Kultury.

Imprezie patronował Wydział Kultury Prezydium Miejskiej Rady Narodowej w Toruniu, który był fundatorem nagród.

H.M.

MAŁE LOTNICTWO W KRAJU

W sprawie modeli balonów

PROGRAM wyszkolenia modelarstwa lotniczego, obowiązujący w modelarniach Aeroklubu PRL, przewiduje m. in. w zakresie szkolenia do kl. III (podstawowej) — budowę balonu na ogrzane powietrze.

Do tej pory jakoś mało słychać o masowej budowie balonów (a taka powinna być — bo przeprowadzana w najliczniejszej klasie). Cenna inicjatywa Związku Harcerstwa Polskiego — Korespondencyjne Zawody Balonowe — została zarzucona.

Uwidocznia się ogólny brak zainteresowania tym szkolnym — podstawowym modelem latającym. Czy słusznie...?

Wydaje się, iż brak zainteresowania modelarstwem balonowym tkwi w tym, że:

● Balon w „erze podboju Kosmosu" jest nieatrakcyjnym przeżytkiem.

● Start balonu na ogrzane powietrze związany jest z ryzykiem pożaru.

● Koszt balonu jest dość wysoki, bo sięga 20 złotych (licząc się trzeba z tym, że balonem można wykonać jeden lot, a rzadziej dwa). Chciałbym obalić te błędne pojęcia o modelach balonów i sprowokować Kolegów Instruktorów do masowej budowy balonów w modelarniach lotniczych, a co więcej do organizowania zawodów małych Montgolfierów.

Nie można powiedzieć, że balon jest mało atrakcyjny. Balon jest tylko stary jako pomysł. Przeżycia emocjonalne, jakie towarzyszą po starcie i locie balonu, może nie są tak natężone jak przy starcie rakiety, ale są one najczęściej bardziej długotrwałe.

Ryzyko pożaru przy starcie modelu balonu z „kominka" w odpowiednim terminie nie istnieje. Rzecz tylko w tym, aby starty balonów odbywały się zawsze pod nadzorem osób dorosłych. Wykluczyć należy wszystkie eksperymenty startu balonu z ogniem.

Koszt balonu z bibułki wynosi do 20 złotych. Nie jest to znowu tak dużo zważywszy, że balon jest pracą zbiorową wykonywaną przez 2 — 5 modelarzy, co w przeliczeniu na jednego modelarza daje koszt 4 — 10 złotych.

Należy również pamiętać, że balon na ogrzane powietrze jest doskonałą pomocą naukową z fizyki i historii lotnictwa. Balon ma także inną poważną zaletę — można go wykonać stosunkowo szybko, co ma duże znaczenie dla niecierpliwych, początkujących modelarzy.

Z własnego doświadczenia mogę dodać, że zawody balonowe są łatwe do przeprowadzenia, zawsze spotykają się z dużym zainteresowaniem nie tylko młodzieży, ale również starszego pokolenia.

Myśl budowy balonów jak również organizowania imprez balonowych dedykuję szczególnie serdecznie wszystkim Kołom Lotniczym, nie posiadającym własnych pracowni modelarskich, szukającym nowych, tanich i atrakcyjnych form pracy.

Henryk Meller

BHP W MAŁYM LOTNICTWIE

O niebezpieczeństwie prób z modelami na uwięzi i latawcami w pobliżu napowietrznych linii wysokiego napięcia wspominano już wielokrotnie. Na początku nowego sezonu warto przypomnieć jednak o stałym zagrożeniu, które dotyczy zajmujących się modelarstwem. Szczególną ostrożność zalecić należy wszystkim, którzy mają do czynienia z paliwami do mikrosilników. Paliwa powinny być przechowywane w szczelnie zamkniętych naczyniach. Nie wolno wdychać tych paliw, są one również łatwopalne i żrące. Stąd niezbędna ostrożność przy przelewaniu paliwa z butelki do zbiornika silnika, tak aby nie zanieczyścić rąk, a szczególnie oczu. Drobina paliwa działa na oko jak trucizna i może spowodować poważne uszkodzenie źrenicy. Szczególnie groźne są nowoczesne, wyczynowe paliwa.

Przy obsłudze silników niezbędne jest zachowanie nawet odpowiedniego ubioru. Nie wszyscy bowiem zdają sobie sprawę, że mieszanki paliwowe mogą wybuchnąć pod wpływem ładunku elektrostatycznego, wywołanego przez — koszulę nylonową! (albo tak zwaną przeciwreumatyczną). Przy pracy lepsza będzie zatem odzież drelichowa i zwykła płócienna koszula. Jeśli dodatkiem do paliwa jest nitrat amylu, to wdychanie par takiej mieszanki doprowadzić może do utraty przytomności. Nalewanie i mieszanie poszczególnych substancji trzeba wykonywać na otwartym powietrzu, albo w dobrze wietrzonym pomieszczeniu, zakładając, że ilość substancji będzie niewielka.

Podobne uwagi skierować trzeba do wszystkich, którzy posługują się cellonem. Lakierując części modeli nie wdychajmy cellonu. Mimo przyjemnego, landrynkowego zapachu jest on niebezpieczny dla naszych dróg oddechowych. I jeszcze sprawa klejów. Wytwórnie różnych „cementów" krajowych i zagranicznych dyskretnie przemilczają trujące właściwości swoich wyrobów, zachwalając jedynie właściwości wiążące. Do najbardziej groźnych należy klej stosowany do łączenia plastykowych modeli redukcyjnych i aż dziw bierze, iż ani słowa o przestrzeganiu BHP nie ma w instrukcjach montażowych modeli. A przecież tymi modelami bawią się najmłodsi, zupełnie nie zorientowani w sytuacji. Pobrudzone klejem ręce często wędrują do buzi i oczu — tu właśnie mogą powstać zatrucia.

Kleje utrzymujemy zawsze w szczelnym naczyniu. Ideałem jest tuba o dobrym zamknięciu. Klej dozujemy tylko w ilościach niezbędnych do natychmiastowego użycia. O konieczności zachowania przyzwoitej odległości od otwartego ognia nie trzeba chyba przypominać: kleje sporządzane na bazie celulozy płoną doskonale i wybuchają jak dynamit.

Wspomniałem tylko o niebezpieczeństwie mniej omawianym na zajęciach modelarskich, bo o zachowaniu ostrożności przy obsłudze maszyn i urządzeń elektrycznych mówi się na ogół więcej.

A na starcie? Tu również obowiązuje jak najdalej idąca ostrożność, nawet przy puszczaniu balonów papierowych! Trzeba bowiem wiedzieć, że zbyt wielki balon — sądzę o średnicy przekraczającej 3 m — może zagrażać statkom powietrznym startującym z pobliskiego lotniska, albo przelatującym nad danym obszarem. To przykład może zbyt jaskrawy, ale wskazujący na potrzebę zachowania rozsądku w każdej sytuacji. Szczególnej ostrożności w nadchodzącym sezonie lotnym wymagać będzie użytkowanie modeli na uwięzi. Tu już bez siatki ochronnej nie powinno się w ogóle zezwalać na publiczne starty — szczególnie gdy chodzi o modele szybkie. Modele akrobacyjne i redukcyjne, znacznie powolniejsze, na pozór stwarzają mniejsze zagrożenie, ale jest ono równie poważne w przypadku pęknięcia linki sterowniczej, lub nieuwagi sterującego „pilota". Byłem niegdyś świadkiem, jak mały model zerwał linki i wpadł między zgromadzonych widzów, rozcinając jednemu z nich stopę poprzez dość gruby but... A przecież pokazy modeli na uwięzi ściągają zawsze dużo publiczności. Jeśliby udało się zastosować jakąś lekką, a wytrzymałą siatkę przenośną, byłby to na pewno ideał. Nie wszystkie przecież kluby mogą sobie zafundować specjalne bieżnie.

W gorączce organizowania pierwszych imprez wiosennych i letnich nie zapominajmy o zasadach BHP, zabierajmy zawsze na start podręczną apteczkę sanitarną, a jeśli jesteśmy instruktorami kierującymi pracą dzieci i młodzieży, sami świećmy przykładem, zabezpieczając się przed wypadkami.

No, i ostatnia przedsezonowa przestroga: niech imprezy małego lotnictwa rozgrywane będą bez udziału osób zainteresowanych tylko „przyjęciami pożegnalnymi", a szczególnie napojami alkoholowymi. Trzeba przy okazji otwarcie wypowiedzieć walkę pijakom, którzy zarażają naszą młodzież trucizną, kto wie czy nie gorszą od tej, która znajduje się w mieszance paliwowej! I żaden organizator tegorocznej imprezy małego lotnictwa nie powinien ścierpieć u siebie gości, pokrzepiających „nadwątlone sportowo nerwy" — łykiem gorzały.

Oto i przepisy BHP na sezon bieżący.

PAWEŁ ELSZTEIN

LOTNICTWO W POWSTANIU WIELKOPOLSKIM 1918–1919

Ppłk mgr ZYGMUNT BULZACKI

OD pamiętnych dni Powstania Wielkopolskiego mija już 48 lat. Badania historyczne odkrywają coraz to nowe fakty z jego przebiegu. Coraz wyraźniej uwidocznia się kunktatorska polityka endecji, hamująca wybuch powstania i rozszerzenia zasięgu jego oddziaływania na dzielnice sąsiednie. Wyraźniej ukazuje się patriotyzm szerokich mas ludowych i młodzieży, ich poświęcenie oraz zdolności organizacyjne, zwłaszcza w dziedzinie tworzenia i ekwipowania regularnych jednostek powstańczych. Te zdolności organizacyjne dotyczą nie tylko formowania jednostek piechoty, artylerii czy kawalerii, lecz także i lotnictwa.

Udział lotnictwa w Powstaniu Wielkopolskim, to dotychczas mniej znana karta w historii Lotnictwa Polskiego. Warto więc z okazji 48-lecia przypomnieć niektóre fakty.

Kierownictwo, przygotowujące powstanie zbrojne w Wielkopolsce, uwzględniło w swych zamierzeniach organizację powstańczego lotnictwa. W wyniku akcji werbunkowej prowadzonej przez sierż. pil. Józefa Mańczaka wśród Polaków pilotów i innych specjalistów lotniczych z byłej armii niemieckiej, w chwili wybuchu powstania konspiratorzy dysponowali w Poznaniu 5 pilotami, 2 obserwatorami, 32 mechanikami lotniczymi i sporą grupą innych specjalistów lotniczych. W porównaniu z ludźmi znacznie gorzej przedstawiała się sprawa sprzętu lotniczego, który można było uzyskać tylko poprzez zdobycie go od wojsk niemieckich.

Na terenie Wielkopolski w jej tradycyjnych i historycznych granicach znajdowały się lotniska, na których stacjonowały bojowe, a zwłaszcza zapasowe i szkolne jednostki lotnicze. Głównym takim ośrodkiem była „Stacja Lotnicza w Ławicy" pod Poznaniem, gdzie umieszczona była „Flieger Ersatz Abteilung Nr 4" oraz Piła, gdzie podobnie jak w Poznaniu znajdował się ośrodek lotniczy. Były również takie lądowiska jak Góra pod Jarocinem, Inowrocław, Leszno, z niektórymi urządzeniami jak np. hangary, w których spodziewano się uzyskać pewną ilość sprzętu lotniczego i paliwa.

Groźne wieści docierające do Poznania o wydarzeniach w Niemczech, a zwłaszcza w Berlinie, niepewność co do wyniku przyszłej konferencji pokojowej i wschodnich granic Niemiec z Polską, wreszcie sukcesy rewolucji w Rosji i jej oddziaływanie na wydarzenia w Europie i w Polsce spowodowały wzrost niepokoju wśród niemieckich władz cywilnych i wojskowych w Wielkopolsce. Rozpoczęto ewakuację ludzi i wycofywanie części uzbrojenia w głąb Niemiec. Dotyczyło to również i sprzętu lotniczego, przede wszystkim samolotów, które Niemcy mogli stosunkowo łatwo przebazować np. do Frankfurtu n. Odrą, Wrocławia, Głogowa lub Bydgoszczy. Dzięki wpływom Polaków w Radzie Robotników i Żołnierzy w Poznaniu, szczególnie po tzw. „zamachu z dnia 13 listopada" i zmianie składu Rady na Ławicy, udało się przeforsować uchwały zabraniające wysyłania jakiegokolwiek sprzętu i materiałów lotniczych w głąb Niemiec.

Wybuch powstania w dniu 27 grudnia w Poznaniu, opanowanie kluczowych obiektów w mieście, a następnie szybkie rozszerzenie się powstania w całej Wielkopolsce przyniosło w pierwszych dniach 1919 roku ogólnie pomyślną dla Polaków sytuację wojskową.

Wyspą niemiecką na wyzwolonym terenie Wielkopolski była „Stacja Lotnicza w Ławicy", gdzie pozostał personel i obsługa lotniska, oddziały pomocnicze oraz rozbitki z innych oddziałów niemieckich z Poznania i najbliższych okolic. Zdobycie Ławicy było więc wojskową koniecznością.

Rozmowy kapitulacyjne rozpoczęto w dniu 1 stycznia, lecz pomimo upływu czasu nie przyniosły one wyników. Rosła natomiast obawa, że Niemcy zechcą część samolotów przebazować do Frankfurtu n/Odrą, a pozostałe zniszczyć, wreszcie, że mogą bombardować Poznań. Wszystko to przyspieszyło decyzję o zdobyciu Ławicy. Szturm wyznaczono na noc z 5 na 6 stycznia. Jednak jeszcze raz postanowiono podjąć rozmowy o kapitulacji. Niemcy jednak nie zamierzali kapitulować, ponadto zagrozili wysadzeniem w powietrze Fortu VII, gdzie były magazynowane znaczne zapasy amunicji, materiałów wybuchowych i bomb lotniczych. W dniu 5 stycznia zaczęto przygotowywać siły i opracowano ostateczny plan zdobycia Ławicy. Natarcie było trudne ze względu na otwarty teren oraz posiadanie przez Niemców znacznej ilości broni maszynowej. Nie można było także dopuścić do długotrwałej walki i użycia artylerii z obawy na niebezpieczeństwo zniszczenia cennego sprzętu oraz zabudowań „Stacji Lotniczej". Należało działać z zaskoczenia.

Dowódcą całej akcji mianowany został por. Franciszek Kopa. W skład jego sztabu wchodził ppor. Paluch oraz lotnicy ppor. obser. Stempniewicz, sierż. pil. Pniewski i sierż. Gruszkiewicz. Użyto siły liczącą ogółem 350—400 ludzi i 2 działa. Wśród powstańców atakujących Ławicę znajdowała się grupa lotników, którzy zdążyli ściągnąć do Poznania i oczekiwali na zdobycie sprzętu lotniczego i organizację powstańczego lotnictwa.

Nocą z 5 na 6 stycznia otoczono Ławicę tyralierą piechoty, stopniowo zbliżającą się do zabudowań lotniska. O świcie jeszcze raz zaproponowano kapitulację. Niemcy propozycję odrzucili, zaczęli oświetlać cały teren rakietami i otworzyli ogień do tyralier powstańczych. Wywiązała się wymiana strzałów, do której przyłączyła się powstańcza artyleria, oddając jedynie 4 celne strzały w główne budynki stacji i portu lotniczego. Wczesnym rankiem 6 stycznia 1919 roku Ławica była w rękach Polaków. Sukces był znaczny, a zdobycz po prostu bezcenna. Zdobyto 30 nieuszkodzonych, sprawnych samolotów, wiele silników lotniczych, płatowców, części zapasowych, urządzenia warsztatów lotniczych oraz znaczną ilość amunicji lotniczej. Wartość sprzętu lotniczego zdobytego na Ławicy oceniono na sumę 160 mln ówczesnych marek niemieckich. Do niewoli dostało się 170 lotników niemieckich, stanowiących załogę stacji oraz kilkudziesięciu żołnierzy z batalionu saperów i różnych innych oddziałów.

Sukces okupiony został niewielkimi stratami. Po jednym zabitym z obu stron i po kilku rannych.

Zdobycie w Ławicy 30 samolotów w połączeniu ze sprzętem zdobytym w tzw. Hali Zeppelina na Winogradach, na który złożyło się kilkaset płatowców i silników oraz wiele części zapasowych i uzbrojenia, stanowiło dobrą bazę materiałową do organizacji lotnictwa powstańczego.

Lotnicy natychmiast przystąpili do zabezpieczenia zdobytego sprzętu, a jednocześnie zaczęli się organizować w pierwszą powstańczą jednostkę lotniczą w postaci batalionu (baonu) lotniczego pod nazwą „Stacja Lotnicza w Ławicy". Komendantem stacji lotniczej mianowano sierż. pil. Wiktora Pniewskiego, który należał do grupy czołowych organizatorów lotnictwa w Powstaniu Wielkopolskim. Dnia 7 stycznia 1919 r. po raz pierwszy ukazały się nad miastem samoloty z polskimi znakami rozpoznawczymi pilotowane przez powstańców sierż. pil. Pniewskiego, sierż. pil. Mańczaka, z obserwatorem sierż. Janem Kasprzakiem oraz powstańców Rosadę i Białego. Radość i dumę z posiadania lotnictwa potwierdzała także konkretna wojskowa potrzeba. Dnia 7 stycznia około godziny 13 lotnicy niemieccy z Frankfurtu n/Odrą dokonali w składzie 4 samolotów nalotu nad Ławicę, zrzucając 6 bomb, od których spłonęły 2 drewniane baraki. Następnego dnia nalot został powtórzony. Wzięło w nim udział więcej samolotów, lecz jednocześnie załoga Ławicy przygotowana do walki odparła nalot ogniem karabinów maszynowych. Jeden z napastniczych samolotów został uszkodzony i lądował przymusowo pod Bledzewem. Naloty na Ławicę i straty wśród ludności cywilnej spowodowały wzrost oburzenia wśród ludności Poznania i doprowadziły do podjęcia kroków odwetowych, co w konsekwencji spowodowało zaprzestanie nalotów na Poznań. Lotnictwo niemieckie w składzie jednostek Grenzschutzu zaczęło aktywnie uczestniczyć w walkach na froncie.

Dnia 6 stycznia samoloty atakowały pozycje powstańców pod Nakłem, 17 stycznia bombardowano Czempin, 28 stycznia bombardowano Ostrów, a 22 lutego Czarnków.

W komunikatach dowództwa powstańczego coraz częściej powtarzają się wzmianki o lotach rozpoznawczych, ostrzeliwaniu pozycji powstańczych lub bombardowaniach, a także o sukcesach jakimi było zestrzelenie samolotów niemieckich pod Szubinem i w Chodzieży, gdzie zginął por. pil. Näther, który na swym koncie miał 26 zwycięstw powietrznych. Wszystko to przyspieszyło potrzebę organizacji jednostek lotniczych, chociaż nie była to sprawa łatwa. Kierownictwo powstania nie miało początkowo określonych koncepcji rozwoju lotnictwa ani też ludzi, którzy tym rozwojem mogliby pokierować. Brak było także dowódcy lotnictwa powstańczego. Koordynatorem spraw lotniczych był początkowo ppor. obser. Stempniewicz. Z jego inicjatywy podjęto szereg decyzji ważnych dla dalszych losów powstańczego lotnictwa. Dnia 7 stycznia określono podległość organizacyjną i taktyczną stacji lotniczej w Ławicy oraz mianowano jej dowódcę, początkowo por. Kadziłowskiego, a następnie sierż. pil. Pniewskiego i wreszcie ppor. pil. Dziembowskiego.

Stacja lotnicza była ciekawą jednostką organizacyjną z obecnego punktu widzenia. W skład jej wchodziły następujące pododdziały:

- **1 kompania lotnicza** — w składzie: grupa lotnicza tj. personelu latającego oraz grupa mechaników obsługi. Grupa lotnicza była w zasadzie szkołą pilotażu, gdzie doskonalono ochotników posiadających już pewien zasób wiedzy lotniczej, a także nalot w lotnictwie wojskowym niemieckim i innym. Ze składu grupy lotniczej 1 kompanii wyłoniona została tzw. „grupa bojowa", złożona z doświadczonych lotników, wykonująca zadania bojowe zgodnie z decyzjami Dowództwa Głównego. Dowódcą 1 kompanii lotniczej był sierż. pil. Józef Mańczak.
- **2 kompania warsztatowa**, w skład której wchodził personel techniczny, pracownicy warsztatów naprawy oraz montażu samolotów. Dowódcą 2 kompanii był sierż. Gruszkiewicz.
- **3 kompania wartownicza i ochronna** — dowódcą 3 kompanii był sierż. Józef Szyfter.
- **4 kompania rekrucka.**

W końcu stycznia po przybyciu płk. pil. Gustawa Macewicza ukształtowało się Dowództwo Wojsk Lotniczych Wojska Polskiego byłego zaboru pruskiego, a jednocześnie powstała koncepcja rozwoju lotnictwa. Przewidywano utworzenie 5 eskadr lotniczych, w tym 4 eskadry wywiadowcze i 1 eskadrę niszczycielską (bombową). Opracowano i zatwierdzono etaty, zaczęto ściągać Polaków, oficerów lotnictwa z byłej armii rosyjskiej, a zwłaszcza 1 korpusu polskiego w Rosji dowodzonego przez gen. Dowbór-Muśnickiego; ludzie ci objęli kierownicze stanowiska w lotnictwie i wywarli wpływ na organizację i wykorzystanie wielkopolskich jednostek lotniczych.

Proces organizacji bojowych eskadr lotniczych uwarunkowany był napływem dostatecznej ilości personelu latającego — pilotów i obserwatorów oraz obsługi naziemnej. W tym celu w dniu 7 stycznia wydany został przez Dowództwo Główne WP b.z. pruskiego specjalny rozkaz o skierowaniu do Ławicy wszystkich lotników z oddziałów powstańczych. Rozkaz skrupulatnie wykonano, dzięki czemu w dniu 11 lutego 1919 r. stan osobowy Stacji Lotniczej w Ławicy składał się z 5 oficerów, 105 podoficerów, 639 szeregowych i 177 pracowników cywilnych. W składzie osobowym stacji liczono 21 pilotów przeszkolonych, 19 kończących szkolenie lotnicze oraz 1 obserwatora.

Celem uzupełnienia brakujących obserwatorów zorganizowano w Ławicy, w początkach lutego, kurs specjalny dla strzelców pokładowych, których przeszkolono na obserwatorów.

W takiej sytuacji kadrowej można było przystąpić do organizowania eskadr lotniczych. Przy pozytywnej stronie fachowego przygotowania personelu latającego poważne trudności były z oficerami. Sytuacja ta wynikała z polityki kadrowej stosowanej w armii niemieckiej, w której Polakom utrudniano awans do stopni oficerskich, pomimo posiadanych zdolności. Brak oficerów odczuwano podczas całego Powstania Wielkopolskiego. W lotnictwie sytuacja była szczególnie niepomyślna, zwłaszcza z obserwatorami, którymi w armii niemieckiej byli z zasady oficerowie.

Dwóch oficerów lotnictwa — ppor. pil. Dziembowski i ppor. obser. Stempniewicz — to na początek było wszystko. W lutym nominacje oficerskie uzyskali sierż. pil. Wiktor

Pniewski i sierż. pil. Józef Mańczak, w marcu mianowano dalszych czterech, a do końca 1919 roku jeszcze kilkunastu. Nominacje następowały powoli, coraz częściej stosowano praktykę pozyskiwania oficerów lotnictwa z dawnych armii zaborczych lub przeszkalano z innych rodzajów broni, zwłaszcza na obserwatorów. Jednocześnie z kompletowaniem i doskonaleniem ludzi podjęte zostały starania w kierunku zebrania sprzętu lotniczego, wyremontowania go i przygotowania do eksploatacji. Samolotów posiadano dostateczną ilość. Nie był to, co prawda, sprzęt najnowszy ani pierwszej jakości: samoloty najczęściej szkolne, rzadziej bojowe. Biorąc jednak pod uwagę ich ilość, zwłaszcza w odniesieniu do płatowców z Hali Zeppelina, można było wyposażyć szkołę lotniczą i organizujące się eskadry w kompletny sprzęt pozostawiając nawet pewien zapas. O tym, że sprzętu była dostateczna ilość, może świadczyć fakt, że płk pil. Macewicz sukcesywnie wspomagał zdobytymi samolotami eskadry lotnicze w Polsce centralnej.

W końcu stycznia przesłano np. do Warszawy 30 bojowych samolotów i zaoferowano jeszcze dodatkowo 100 płatowców, a do 5 eskadry pod Przemyśl posłano 2 bojowe maszyny. W początkach 1919 r. pomagano także i innym eskadrom, zwłaszcza w okresie walk w rejonie Lwowa.

W Poznaniu powstańcy posiadali znaczną ilość części zapasowych, amunicji i bomb lotniczych, zwłaszcza po 10 i 20 kG. Odczuwano natomiast brak benzyny i olejów.

Na stacji lotniczej w Ławicy zdobyto jedynie 2500 kG. benzyny oraz 4500 kG. olejów i smarów. Doprowadziło to do reglamentacji paliw i smarów oraz konfiskaty większych zapasów na potrzeby wojska. Brak paliw ograniczał wykorzystanie lotnictwa i szybkie postępy w szkoleniu. W końcu lutego sprawy te rozwiązano różnymi sposobami, otrzymując m. in. paliwo od władz z Warszawy.

Wiktora Pniewskiego. Etat eskadry przewidywał: 6 pilotów, 4 obserwatorów, 2 strzelców pokładowych oraz 20 podoficerów, 115 szeregowych obsługi technicznej, zaopatrzenia i ochrony. Na wyposażeniu eskadry znajdowało się etatowo 5 samolotów wywiadowczych, 2 bojowe i 2 zapasowe. Uzbrojenie eskadry i jej wyposażenie stanowiło 10 karabinów maszynowych, zapas 200 bomb (10 i 20 kG) oraz 2 aparaty fotograficzne.

Eskadra miała własne warsztaty naprawcze i niezbędne części zapasowe. Środki transportowe dla przewożenia sprzętu eskadry stanowiły 4 samochody i kilka wozów transportowych konnych. Środek łączności ze sztabem stanowił motocykl.

Eskadrę wyposażono w samoloty niemieckie następujących typów: „Albatrosy" C-V i C-VII, DFW i AEG — wszystkie dwumiejscowe, przystosowane do zadań rozpoznawczych, a jednocześnie uzbrojone w kaemy i mogące zabrać po kilka niewielkich bomb.

Formowanie eskadry zbiegło się z okresem zawarcia 16 lutego 1919 r. rozejmu w Trewirze, w wyniku którego zmuszono Niemców do zaprzestania działań bojowych. Potyczki nie ustawały nawet do czasu podpisania traktatu pokojowego tzw. Wersalskiego — 28 czerwca. Drobne utarczki miały miejsce do końca 1919 r. W tych warunkach kierownictwo powstania zdecydowało sformowaną 1 Eskadrę Wlkp. skierować pod Lwów, a jednocześnie przyspieszyć formowanie 2 i 3 Eskadry Wielkopolskiej. 1 Eskadra Wielkopolska przebywała na Ukrainie do 10 czerwca 1919 r. i skierowana została na Front Wielkopolski na lotnisko Wojnowice pod Bukiem. Spowodowane to było obawą, że Niemcy nie podpiszą traktatu pokojowego i wznowią działania przeciw Polsce.

Osłaniając wojska Frontu Zachodniego eskadra nie brała większego udziału w działaniach, wykonywała jedynie szereg lotów rozpoznawczych.

kami do ludności polskiej na Śląsku. Był to przecież okres demonstracji ludności polskiej poprzedzających wybuch Pierwszego Powstania Śląskiego.

W czasie tych działań eskadra poniosła pierwsze straty. W maju 1919 r. w rejonie Nowego Miasta n/Wartą polegli śmiercią lotnika sierż. pil. Durka i sierż. obser. Kruszona. Byli to jedyni lotnicy polegli na Froncie Wielkopolskim w czasie działań bojowych.

W początkach czerwca, wobec niejasnej sytuacji na Froncie Północnym, eskadrę przebazowano w rejon Kruszwicy, skąd wykonywała loty w okolice Bydgoszczy, Nakła i Piły.

W końcu lipca, w związku z zamierzeniami rozwijania ofensywy na Białorusi, eskadra skierowana została do rejonu Mołodeczna. Działała przez cały okres na froncie wschodnim i do Wielkopolski nie powróciła.

3 Eskadrę Wielkopolską zaczęto formować w dniu 6 marca 1919 r. Jej formowaniem z nominacji kierował, podobnie jak w przypadku 2 eskadry, rtm. pil. Grochowalski, chociaż faktycznie ciężar prac spoczywał na barkach ppor. pil. Józefa Mańczaka. Formowanie jej trwało dłużej jak eskadr 1 i 2, z powodu braku wyszkolonego personelu. W początkach kwietnia wypadło Dowództwu Głównemu ogłosić powtórnie rozkaz o skierowaniu do stacji lotniczej w Ławicy żołnierzy specjalistów lotnictwa. Rozkaz wykonano skrupulatnie, o czym świadczy fakt, że do Ławicy napłynęło z jednostek wielu nowych ludzi. Pozwalało to po stosunkowo krótkim przeszkoleniu uzupełnić stan etatowy 3 Eskadry i od 25 maja rozpocząć formowanie następnej 4 Eskadry. Eskadra 3 uzyskała podobny etat osobowy i materiałowy jak 1 i 2 Eskadra. Sprzęt jednak był już jakościowo gorszy, stanowiły go samoloty montowane w warsztatach w Ławicy z części pozostawionych przez Niemców.

Eskadra 3 w początkach czerwca skierowana została na Front Południowy i działała z lotniska Góra pod Jarocinem. Zasadnicze zadanie sprowadzało się do lotów rozpoznawczych oraz z ulotkami na teren Śląska. W czasie jednego z lotów ogniem obrony przeciwlotniczej uszkodzony został samolot z załogą w składzie sierż. pil. Wrembel i sierż. obser. Skórzyński — obu lotnikom udało się uniknąć śmierci i niewoli. W kilka dni później mniej szczęścia miała załoga w składzie por. pil. Lang i sierż. obser. Jan Kasprzak. Po przymusowym lądowaniu w czasie lotów z ulotkami na obszar Śląska obaj lotnicy dostali się do niewoli. Korzystając z dobrej znajomości języka niemieckiego (np. sierż. obser. Kasprzak przez 10 lat służył w armii niemieckiej) oraz ogólnego chaosu w Niemczech zbiegli z niewoli i po wielu przygodach okrężną drogą wrócili po kilku miesiącach do szeregów.

W końcu czerwca 1919 r. po powrocie spod Lwowa 1 Eskadry Wlkp. na zmianę skierowana tam została Eskadra 3, która na Front Wielkopolski już nie powróciła.

Eskadra 4, formowana od 25 maja pod dowództwem por. pil. Dziembowskiego, posiadała gorsze warunki od swych poprzedniczek. Jeśli etaty osobowe zostały obsadzone stosunkowo łatwo, gorsza sytuacja była z samolotami i wyposażeniem.



Najstarszy personel latający 4 Wielkopolskiej Eskadry Myśliwskiej (sierpień 1919 r.). Stoją:: sierżant Bartkowiak, sierżant Rozmiarek, podporucznik Biały, podporucznik Dziembowski i podporucznik Biłażewski.

Niezależnie od różnorodnych spraw organizacyjnych część pilotów grupy bojowej z Ławicy uczestniczyła w walkach na froncie.

W okresie, gdy na poszczególnych frontach powstania dochodziło do ostrzejszych walk, lotnicy z grupy bojowej, na ile tylko pozwalały warunki atmosferyczne, wykonywali loty rozpoznawcze. Dzięki tym lotom kierownictwo powstania miało wiadomości o zamierzeniach przeciwnika i zgrupowaniach sił Grenzschutzu. Loty takie wykonywano w różne rejony, uczestniczyli w nich wszyscy piloci z grupy bojowej, np. pilot Jakubowski w końcu stycznia i w początkach lutego wykonał loty w rejon Babimostu, Nakła, Bydgoszczy i Rawicza.

W końcu stycznia po powtórzeniu się nalotów na Ostrów skierowano tam dwa samoloty, a mianowicie typu „Fokker" i „LVG" pilotowane przez pilotów Józefa Napierałę i Łuczaka w celu odpierania ataków niemieckich.

Przewaga niemiecka w powietrzu była znaczna. Potwierdzają to komunikaty Dowództwa Głównego o powtarzających się atakach i lotach rozpoznawczych. W tych warunkach wobec groźby zaostrzenia się walk należało w celu osłony wojsk i zorganizowania systematycznego rozpoznania przeciwnika przyspieszyć organizację eskadr bojowych.

12 lutego 1919 r. wydany został rozkaz organizacyjny nakazujący formowanie 1 Wielkopolskiej Eskadry Lotniczej, zwanej początkowo „polną". Jej dowódcą mianowano ppor. pil.

2 Eskadra Wielkopolska formowana była od 14 lutego pod dowództwem rtm. pil. Grochowalskiego w oparciu o podobny etat osobowy i materiałowy jak 1 Eskadra. W początkach kwietnia 1919 r. eskadra pod dowództwem ppor. pil. Norwida-Kudły skierowana została na Front Południowy do rejonu Nowego Miasta n/Wartą, gdzie działała z lotniska Klenka. Na jej wyposażeniu znalazły się samoloty bojowe „Halberstadt" CL II i CL V oraz samolot myśliwski D-III „Albatros".

Eskadra posiadała pełne wyposażenie we własne środki transportu, warsztaty naprawcze itp. Personel latający i część obsługi technicznej stanowili ludzie przeszkoleni na różnych kursach w Ławicy. Poza pojedynczymi osobami kierowniczego personelu, jak rtm. pil. Grochowalski czy ppor. pil. Norwid-Kudło, wywodzącymi się z byłego 1 Korpusu Polskiego gen. Dowbór-Muśnickiego w Rosji, cały skład osobowy eskadry stanowili Wielkopolanie.

Eskadra w czasie pobytu w Wielkopolsce na Froncie Południowym prowadziła dość ożywioną działalność bojową. W działaniach przeważały zadania rozpoznawcze. Wynikało to ze względnego spokoju na froncie po lutowym rozejmie. Obawa przed niespodziewanym atakiem niemieckim znad granicy śląskiej zmuszała do utrzymywania wojsk na pozycjach, a także stałego rozpoznania — obserwacji jego zamiarów. Drugą formą działalności lotnictwa stanowiły loty poza linię demarkacyjną z ulot-

Zapasy sprzętu poniemieckiego były na wyczerpaniu. Złożyło się na to nie tyle wyposażenie Eskadr Wielkopolskich i szkoły w Ławicy, ile szczodre wspomaganie sprzętem eskadr lotniczych, organizowanych w innych rejonach Polski i wykorzystywanych do walki na Froncie Wschodnim. Eskadra 4 szkoliła się w Ławicy, wykorzystując posiadany sprzęt szkolny. Samoloty bojowe miały być zakupione w jednym z krajów zachodnich. Oczekiwanie trwało dość długo i eskadra udziału w walkach na Froncie Wielkopolskim już nie brała. Ostatecznie wyposażona została we francuskie samoloty typu „Spad" i po okresowym pobycie w Bydgoszczy skierowana została w 1920 roku na Front Wschodni.

Obok tworzenia eskadr bojowych olbrzymi wysiłek organizacyjny włożono w Wielkopolsce w powołanie szkoły lotniczej w Ławicy, organizację kursów szkolących obserwatorów, strzelców pokładowych i innych specjalistów lotnictwa. W oparciu o zdobyty sprzęt utworzono także tzw. wojska balonowe.

Jeśli nawet bezpośrednie działania Eskadr Wielkopolskich w powstaniu nie są zbyt efektowne, to jednak włożony wysiłek organizacyjny, zapał i poświęcenie godne są pamięci. Wielkopolska stanowiła ważny ośrodek organizacji lotnictwa polskiego, a tradycje lotnicze w Wielkopolsce znajdują godnych kontynuatorów.

AEROKLUBY

WROCŁAW

DAWNO już minęły czasy, kiedy o wyniku skoczka decydował przypadek, a przy dozie szczęścia nawet skoczek o przeciętnych umiejętnościach mógł pokusić się o dobry wynik. Nowoczesny skoczek musi dysponować najwyższą techniką skoku, co osiągnąć można głównie przez dużą ilość wykonanych skoków, umiejętność analizy popełnionych w nich błędów oraz odpowiednia wiedzę teoretyczną. Ale nie wyłącznie to jest gwarancją uzyskania dobrych wyników, zwłaszcza na wyczerpujących zawodach o dużej randze, gdzie niezbędna jest wysoka sprawność fizyczna i odporność psychiczna. Wyłania się więc problem uprawiania sportów uzupełniających.

W sekcji spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego zwrócono na to szczególną uwagę. Zajęcia odbywają się bez przerwy przez cały rok. Zimą oprócz zajęć na lotnisku skoczkowie trenują w sali gimnastycznej, podnosząc swą sprawność ogólną. Z satysfakcją należy podkreślić tu dużą pomoc ogniska „Zefir" przy Towarzystwie Krzewienia Kultury Fizycznej we Wrocławiu. Ognisko dało spadochroniarzom do dyspozycji salę gimnastyczna i doświadczonego instruktora, absolwenta Akademii Wychowania Fizycznego. Pod jego okiem skoczkowie trenują dwa razy w tygodniu po dwie godziny. Chcemy przy okazji publicznie i goraco podziękować ognisku „Zefir" za okazaną pomoc.

Nasuwa się tu wniosek: powołanie w innych aeroklubach takich ognisk może poważnie ułatwić prowadzenie niezbędnego treningu. Na pewno wpłynie to pozytywnie na wyniki. Przykład sekcji spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego jest bardzo wymowny: od lat siedmiu zajmuje ona nieprzerwanie pierwsze miejsce we współzawodnictwie krajowym i to z reguły z olbrzymią przewagą nad pozostałymi ośrodkami.

Ukoronowaniem jej działalności — obok licznych tytułów zdobywanych na mistrzostwach Polski i innych zawodach, są liczne rekordy. Mocnym akcentem rozpoczęli wrocławscy spadochroniarze bieżący rok. Dnia 11 lutego br. ustanowili łącznie aż sześć rekordów Polski, wszystkie z wysokości 2 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu.

Nowymi rekordzistami są (w nawiasie średnie oddalenie od centrum krzyża): Anna Kwaśnik (1,105 m) i Ryszard Kuś (0,675 m) w skokach indywidualnych: Ryszard Kuś, Wojciech Soleżyński i Janusz Osiecki (1,590 m) w skoku grupowym — Anna Kwaśnik, Ryszard Kuś, Janusz Osiecki, Ryszard Olszowy i Wojciech Soleżyński (1,156 m) — rekord zespołowy zaliczony dla grup 5, 4 i 3-osobowych.

Łącznie w bieżącym roku spadochroniarze wrocławscy wykonali już około 200 skoków. Bogate zaplecze pozwala z optymizmem patrzeć w przyszłość. Jest spora grupka utalentowanej młodzieży.

Warto zwrócić uwagę na sposób rekrutacji kandydatów na skoczków, który może być wzorem dla innych aeroklubów. Chętni — których z reguły jest wielu — uczestniczą w zimowej zaprawie fizycznej, trenując w sali gimnastycznej. Najsumienniejsi z nich kwalifikowani są do dalszego szkolenia. Z takich właśnie kandydatów rekrutują się utalentowani młodzi skoczkowie, m. in. Anna Kwaśnik, Bogdan Dolecki i Ryszard Olszowy.

Dobrym duchem i motorem sekcji jest jej przewodniczący, płk dr Stanisław Walczak, który niezależnie od swych obowiązków społecznych przychodzi z pomocą skoczkom jako lekarz. Ponadto dał się poznać jako członek Komisji Spadochronowej APRL, umiejętnie broniący interesów spadochroniarstwa. Wiele serca w pracę sekcji wkładają: instr. Józef Adamski, powołany ostatnio do Rady Trenerów oraz Krystyna i Edward Ligoccy, Wojciech Soleżyński i Ryszard Kuś. To głównie ich zasługą jest, że wśród wrocławskiej braci spadochronowej panuje doskonały klimat. Wrocławscy spadochroniarze nie tylko razem skaczą, ale i spotykają się na wspólnych wieczorkach czy organizują wycieczki. Tak np. w ubiegłym roku zorganizowano aeroklubową „Nysą" wyjazd na Spadochronowe Mistrzostwa Świata do Lipska, aby podpatrzyć najlepszych. Nic więc dziwnego, że z licznej plejady dobrych skoczków wrocławskich wywodzi się prawie połowa naszej kadry narodowej.

Wydaje się, że byłoby wartościowe, aby inne ośrodki w kraju brały wzór z sekcji spadochronowej Aeroklubu Wrocławskiego. Apelujemy zwłaszcza w sprawie organizowania podobnych jak we Wrocławiu ognisk TKKF, co może bardzo poważnie wpłynąć na podniesienie poziomu naszego spadochroniarstwa.

✶

Aeroklub Wrocławski pragnąc włączyć się w obchody Międzynarodowego Roku Turystycznego zorganizował w bieżącym roku imprezę precedensową nie tylko na własnym terenie ale i w całej Polsce: turystom i wycieczkowiczom umożliwił oglądanie panoramy Wrocławia z lotu ptaka. Stało się to możliwe dzięki posiadaniu przez aeroklub dwóch samolotów typu AN-2, zabierających jednorazowo dziesięciu pasażerów. Inauguracja nastąpiła w niedzielę 19 lutego br. Zainteresowanie turystów ciekawym projektem przeszło najśmielsze oczekiwania organizatorów. Mimo iż latały dwa samoloty, nie wszyscy chętni wzbili się w powietrze. W sumie tego dnia wykonało loty nad miastem 370 turystów. Aeroklub pozyskał więc wielu nowych zwolenników. Nie milkną telefony. Zgłaszają się licznie osoby cywilne oraz wycieczki ze szkół i zakładów pracy z całego województwa, pragnący zażywać rozkoszy latania. Świadczy to dobrze o wyczuciu potrzeb społeczeństwa. Postanowiono więc, że loty takie odbywać się będą nadal w wiosenne i letnie niedziele i święta oraz niektóre dni powszednie.

Stanisław Błasiak

BIAŁYSTOK

NA początku br. upłynęło pięć lat od chwili kiedy Aeroklub Białostocki nawiązał pierwsze kontakty z Zarządem Wojewódzkim ZMS. Pięć lat temu na terenie naszego województwa istniało zaledwie 12 kół lotniczych, które skupiały ogółem 227 członków. Każdy rok współpracy z ZMS przynosił nowe sukcesy. Aktualnie na Białostocczyźnie działają 43 koła lotnicze skupiające 1 420 członków. Za działalność tych kół w roku 1966 Aeroklub Białostocki zajął trzecie miejsce w kraju.

Zarządy kół lotniczych wspólnie z zarządami szkolnymi ZMS kierowały najlepszych ZMS-owców na szkolenie lotnicze do aeroklubu. Wielu z nich poprzez szkolenie na obozach Lotniczego Przysposobienia Wojskowego zgłosiło chęć wstąpienia do OSL i służby w lotnictwie wojskowym.

W roku 1964 nad jeziorem Sajno, k. Augustowa zorganizowano wspólnie pierwszy szkoleniowo - wypoczynkowy obóz ZMS dla przewodniczących szkolnych kół lotniczych. Następny obóz zorganizowano w 1965 (dotacje — WKKFiT) na lotnisku Krywlany w Białymstoku. W ubiegłym roku obóz ZMS dla aktywu kół lotniczych odbył się nad jeziorem Białe, k. Suwałk.

W okresie pięcioletniej współpracy zorganizowano 49 konkursów młodzieżowych o tematyce lotniczej, w których brało udział ponad 2 100 osób. Zorganizowano 57 spotkań z ludźmi lotnictwa m. in. z Edwardem Makulą, Pelagią Majewską i Franciszkiem Kępką, w których wzięło udział 7 600 osób. Na cieszących się wielkim powodzeniem wśród młodzieży „czwartkach ZMS-owskich" w kawiarni WKZZ w Białymstoku goszczono wielu czołowych pilotów lotnictwa wojskowego, sportowego, przedstawicieli pism lotniczych. W ramach Wieczorowej Szkoły Aktywu ZMS przeprowadzono 36 odczytów o różnorodnej tematyce lotniczej, z których skorzystało 4 780 osób. Do ciekawych i udanych spotkań należy zaliczyć spotkania na lądowisku w Suwałkach, gdzie młodzieży demonstrowano sprzęt lotniczy a dla czołowych aktywistów kół lotniczych i działaczy ZMS zorganizowano loty pasażerskie. Do najaktywniejszych w dziedzinie działalności lotniczej i współpracy z Aeroklubem Białostockim należą Zarządy Powiatowe ZMS w Suwałkach, Augustowie, Ełku i Olecku.

We wszystkich imprezach lotniczych ZMS był zawsze współorganizatorem i dobrym doradcą.

Tadeusz Korzonek

ŁÓDŹ

DWOM pracownikom Aeroklubu Łódzkiego przyznano odznaki Tysiąclecia — kierownikowi administracyjnemu Eugeniuszowi Malinowskiemu za pracę społeczną i aktywną działalność w pracach Związków Zawodowych oraz kierownikowi filii A. Ł., instr. pil. Mieczysławowi Stonodze za udział w pracach społecznych na terenie Piotrkowa Trybunalskiego. Aeroklub Łódzki zorganizował w Klubie Dziennikarza w Łodzi wystawę modelarską, połączoną z wystawą fotografiki red. Konrada Turowskiego „Łódź z lotu ptaka" oraz fotografiki lotniczej Bernarda Koszewskiego.

Modelarze Aeroklubu Łódzkiego poza modelami wystawili dwie gabloty z pamiątkami z zawodów jak: medale, znaczki pamiątkowe, proporce oraz dwie plansze, z których jedna grupuje zestawy modelarskie i plany modeli pod hasłem „Dziś modelarz — jutro pilot", natomiast druga przedstawia czasopismo „Skrzydlata Polska" na przestrzeni lat od 1932 do chwili obecnej. Na planszy umieszczony został również artykuł o znaczeniu prasy w popularyzacji lotnictwa z apelem do prasy łódzkiej, aby więcej miejsca poświęciła lotnictwu na swych łamach. Wystawa fotografiki red. Konrada Turowskiego przedstawia Łódź jakiej nie znamy. Zdjęcia wykonane zostały z pokładu samolotu Aeroklubu Łódzkiego. Przedstawiają one nową Łódź z nowymi osiedlami i wieżowcami oraz ciekawsze obiekty starej Łodzi. Fotografika lotnicza B. Koszewskiego obrazuje wszystkie dziedziny lotnictwa sportowego i lotnictwo gospodarcze.

Aeroklub Łódzki poprzez wystawę pragnie zainteresować szerokie kręgi dziennikarzy problematyką lotniczą, a młodzież zachęcić do uprawiania sportu modelarskiego. Przy organizowaniu wystawy wyróżnili się: Zdzisław Umiński, Edward Haniszewski, Jan Świątczak i Włodzimierz Bredsznajder.

☆

Aeroklub Łódzki wspólnie z redakcją „Głosu Robotniczego" zorganizował imprezę dla przyjaciół „Pancernych". Na program imprezy złożyło się zwiedzanie lotniska, pokaz sprzętu lotniczego: szybowców, spadochronów oraz modeli redukcyjno-latających i loty dla 15 przyjaciół „Pancernych", wylosowane w konkursie „Głosu Robotniczego".

Przed przybyciem na lotnisko przyjaciele „Pancernych" zwiedzili wystawę modelarską w Klubie Dziennikarza, a następnie spotkali się z czołowymi pilotami szybowcowymi i skoczkami spadochronowymi AŁ.

Impreza odbyła się przy pięknej pogodzie. Na lotnisko przybyło dużo dzieci, rodziców i krewnych. Uczestnikom imprezy zademonstrowano loty na samolocie „Bies", pokaz modelarski oraz spadochron i sposób gaszenia czaszy.

Stanisław Mucha



Wiosna na aeroklubowych lotniskach. Foto: „SP" — Henryk Kucharski

GLIWICE

W salach „Zameczku Leśnego" w Gliwicach odbyło się uroczyste zakończenie „Plebiscytu na 10 najlepszych sportowców Ziemi Gliwickiej", organizowanego przez redakcję „Nowin Gliwickich". Miło nam donieść, że przedstawiciel Aeroklubu Gliwickiego, pilot samolotowy, aktualny mistrz Polski Edmund Mikołajczyk zdobył drugie miejsce wśród najlepszych sportowców roku 1966. Pierwsze miejsce przypadło znanej florecistce Elżbiecie Cymerman. Zakończenie „Plebiscytu" urozmaiciły występy gliwickiego kabaretu „Czarny Kot", a nagrody w postaci cennych pucharów i pamiątkowych dyplomów wręczał zwycięzcom osobiście przewodniczący gliwickiego MKKFiT — Czesław Nosalik.

Ewa Kwasecka

GDAŃSK

W dniu 5 marca 1967 r. odbyły się w Starogardzie uroczystości związane z XXII rocznicą wyzwolenia Starogardu i Ziemi Kociewskiej. Na cmentarzu wojskowym zgromadzili się licznie przedstawiciele organizacji społecznych, harcerze, młodzież szkolna, kombatanci, delegacje zakładów pracy i setki mieszkańców. Przybyli przedstawiciele władz: wiceprzewodniczący Prezydium Wojewódzkiej Rady Narodowej w Gdańsku H. Śliwowski, prezes Zarządu Okręgu ZBoWiD kontradmirał J. Sobiesiak, I sekretarz KP PZPR w Starogardzie Władysław Skowron. Obecny był również wicekonsul Związku Radzieckiego w Gdańsku W. Czernyszew.

Uroczystości otworzył przewodniczący Powiatowego Komitetu Frontu Jedności Narodu J. Milewski. Martyrologię ludności Kociewa w latach okupacji przypomniał były partyzant dr Jan Szalewski. Do zwycięskiej operacji wojsk frontowych walnie przyczynili się spadochroniarze radzieccy, wielu z nich oddało swe życie w walce. Dla uczczenia ich bohaterskiej śmierci na grobie poległych spadochroniarzy ustawiono płytę pamiątkową, ufundowaną przez członków Klubu Oficerów Rezerwy. Przy płycie, osłoniętej czaszą spadochronu, wartę hanorową pełnili ubrani w pełne wyposażenie skoczka spadochronowego młodzi spadochroniarze Aeroklubu Gdańskiego.

Odsłonięcia płyty dokonali: H. Śliwowski i wicekonsul W. Czernyszew. Na płycie wyryty jest napis: „Bohaterskim spadochroniarzom radzieckim, którzy oddali swe życie walcząc z faszystowskim najeźdźcą na Ziemi Kociewskiej". Na zakończenie uroczystości odbył się apel poległych.

Ireneusz Zapaśnik

W sali Studium Nauczycielskiego Wychowania Fizycznego w Gdańsku-Oliwie odbyła się finałowa impreza konkursu „Sport w oczach dziecka", zorganizowanego przez Wojewódzki Komitet Kultury Fizycznej i Turystyki, Kuratorium Okręgu Szkolnego i „Wieczór Wybrzeża".

Na imprezę przybyli w komplecie zwyciezcy konkursu w towarzystwie rodziców, nauczycieli i opiekunów. W sumie ponad 80 dziewcząt i chłopców, których prace wyszły zwycięsko z eliminacji: szkolnych, miejskich i powiatowych oraz wojewódzkich.

Prace eksponowane były na wystawie w Dworze Artusa w Gdańsku. Wśród prac konkursowych były także prace o tematyce lotniczej. Przedstawiciele Aeroklubu Gdańskiego zwiedzając wystawę wybrali trzy prace z „podniebnych" i postanowili je nagrodzić.

Po powitaniu miłych gości przez przewodniczącego WKKFiT Bolesława Dymla głos zabrał prezes Aeroklubu Gdańskiego prof. Zygmunt Franaszczuk, który wręczył książki „Bractwo potrójnej mewy" i karty upoważniające do lotu samolotem sportowym nad trójmiastem: Ludmile Szewczenko i Zbigniewowi Gątarkowi ze szkoły nr 8 w Sopocie oraz Andrzejowi Rynkiewiczowi ze szkoły nr 33 w Gdańsku-Wrzeszczu.

Na zakończenie imprezy młodzież oglądała filmy o tematyce sportowej i lotniczej.

Tadeusz Dyszkiewicz

LEKARZ ODPOWIADA

M. PIŁAT — GRUDZIĄDZ. Mając 16 lat kolega ma szanse jeszcze wyrosnąć bez pomocy środków leczniczych. Wzrost człowieka praktycznie zatrzymuje się w 21—22 roku życia. Decyzję o ewentualnym używaniu leków podjąć musi lekarz. Poradnie endokrynologiczne czynne są przy Akademiach Medycznych, np. w Warszawie przy ul. Nowotki 37 (dział andrologii). Spożywanie pokarmów białkowych, a więc np. ryb, mięsa, sera, twarogu pomyślnie działa na wzrost. Z leków farmakologicznych stosują lekarze hormony wzrostowe.

WŁADYSŁAW ZACZEK — Słotwina, pow. Świdnica. Wynik badania krwi na „OB" podwyższony może świadczyć o istniejącym stanie chorobowym, niekiedy zupełnie banalnym. Z tego powodu komisje lotniczo-lekarskie powtarzają najczęściej badania „OB" po pewnym czasie. W wypadku gdy „OB" wróci do wartości prawidłowych, kandydata przyjmuje się na szkolenie lotnicze bez zastrzeżeń.

BARBARA KOŁODZIEJCZYK — Warszawa. Głównym zadaniem medycyny lotniczej jest zabezpieczenie personelu latającego przed szkodliwymi wpływami zawodu lotniczego na organizm. Podczas lotu oddziałuje na personel latający szereg szkodliwych czynników, między innymi obniżone ciśnienie atmosferyczne i przyspieszenia. Aby ochronić personel latający przed szkodliwym działaniem obniżonego ciśnienia atmosferycznego stosowane są obecnie kabiny szczelne i wysokościowe ubiory kompensacyjne oraz udoskonalone aparaty tlenowe. W celu zapobiegania szkodliwemu działaniu przyspieszeń stosuje się ubrania przeciwprzeciążeniowe.

ZDZISŁAW GUDZOWSKI — Środa Śląska. W przyszłym roku kolega ma szanse dostania się na badania lotniczo-lekarskie w wypadku poprawy stanu zdrowia. W międzyczasie należy zgłosić się na konsultacje do lekarza specjalisty chorób wewnętrznych.

Dr HENRYK KLIMEK



Aleksander Poleszczuk ● ZNAK Z KOSMOSU, Państwowe Wydawnictwo ISKRY, Warszawa 1966, str. 276, cena 12 zł. Z rosyjskiego przełożył Zygmunt Burakowski.

Ostatnio ukazał się na półkach księgarskich nowy tomik z serii „Fantastyka Przygoda", wydawanej przez ISKRY. Po tomikach zawierających wybór opowiadań fantastyczno-naukowych kolej na powieść o tej samej tematyce.

Płaton Grigorjewicz, wybitny psychiatra, otrzymuje polecenie sprawdzenia, co kryje się za doniesieniami kosmonautów o spotkaniach z tajemniczymi latającymi dyskami. W ten interesujący sposób Aleksander Poleszczuk rozpoczyna swoją powieść o radzieckich pilotach kosmicznych i uczonych, pracujących nad nowym typem pojazdu kosmicznego.

Doniesienia kosmonautów o latających dyskach, składane coraz częściej, stają się alarmujące. Właśnie taki latający dysk zobaczył na własne oczy Płaton Grigorjewicz podczas powrotu z Księżyca wraz z pułkownikiem Uszakowem. Czasem te latające przedmioty miały kształt kulisty lub stożkowy. I co najciekawsze przedmioty te były różnokolorowe. Przy spotkaniu z olbrzymim latającym talerzem o średnicy dwustu metrów piloci musieli zbaczać z wytyczonego kursu, przy czym odbijało się to poważnie na ich systemie nerwowym.

Kolejny lot Płatona Grigorjewicza z pułkownikiem Uszakowem dostarczył wybitnemu psychiatrze nowych szczegółów, przy czym w ciągu dwóch dni zobaczył wiele dziwnych, niezrozumiałych rzeczy. Między innymi wysłuchał interesującej relacji jednego z kosmonautów. Opowiadał on, że te dziwne kształty

FANTASTYKA PRZYGODA

ALEKSANDER POLESZCZUK

ZNAK Z KOSMOSU

napotkał nad kraterem Tycho, że miały kształt wielkich, zielonych stożków, że radiolokator nie wykazał ich na ekranie, że wreszcie na trasie Księżyc–Ziemia trzy razy zmieniały swój kształt. Widział on to stożki, to kule, to sferoidy, ale zawsze były to bryły z osiami symetrii. Natomiast gdy kosmonautą wchodził w atmosferę Ziemi, aparaty latające przybierały kształt czaszy spadochronowej.

Aby dowiedzieć się o dalszych odkryciach, spostrzeżeniach Płatona Grigorjewicza oraz rozwiązaniu zagadki latających talerzy, proponujemy przeczytać książkę Poleszczuka. Czyta się ją lekko i z zainteresowaniem. Przekład poprawny.

Okładkę projektował Przemysław Bytoński. Nieciekawa.



PILOT KOMUNIKACYJNY

Marek D. — woj. kieleckie. W. N. — Bielsko Biała (nazwisko i adres znane redakcji). Kandydat na pilota samolotów komunikacyjnych musi się, według dotychczasowych wymagań, legitymować m. in. licencją pilota zawodowego II klasy. Osiągnąć to można np. latając w aeroklubie. Latanie to powiązane powinno być z sukcesywnym zdobywaniem odpowiednich uprawnień pilotażowych. Praktycznie pilot przed przystąpieniem do egzaminu przed państwową Lotniczą Komisją Egzaminacyjną na uprawnienia pilota zawodowego II klasy ma poza sobą 200—300 godzin spędzonych samodzielnie w powietrzu. Przy uwzględnieniu realnych możliwości latania w aeroklubach zajmuje to co najmniej 2—3 lata a często więcej.

Sam fakt posiadania licencji pilota zawodowego II klasy nie jest jeszcze równoznaczny z przyjęciem do pracy w charakterze pilota samolotów komunikacyjnych PLL LOT. Zależne to jest głównie od tego czy PLL LOT będzie w dalszym ciągu przyjmować kandydatów na pilotów komunikacyjnych spośród pilotów lotnictwa cywilnego i to w ilościach gwarantujących przyjęcie wszystkich chętnych. Nawet gdyby tak było, kandydat musi wtedy jeszcze m. in. zdać egzamin wstępny (w tym 2 języki obce), przejść surowe badania lotniczo-lekarskie oraz specjalny kurs zakończony egzaminami przed LKE.

W sprawie szczegółowych informacji o przyjęciu do pracy w naszym lotnictwie komunikacyjnym radzimy zwracać się bezpośrednio pod adresem Polskich Linii Lotniczych LOT — Warszawa, ul. Grójecka 17.

SŁUŻBA, SZKOLENIE, ZAWÓD

Tadeusz Rokosz — Paszowice. Jan Dańkowski — Żelazny Most, pow. Lubin. Tadeusz Kutkowski — Witusza k. Kiernozi, pow. Łowicz, Lucjan Frączek — Ruda, pow. Ryki. O możliwości zdobycia zawodu związanego z lotnictwem w wojsku oraz o przyjęciach do wojskowych zawodowych szkół podoficerskich i szkół chorążych pisaliśmy obszernie w ostatnich, marcowych numerach „Skrzydlatej" z br. Tamteż z konieczności odsyłamy piszących w tych sprawach naszych czytelników.

Przypominamy jednocześnie, że we wszystkich sprawach związanych ze zdobyciem zawodu w wojsku należy zwracać się bezpośrednio do powiatowych sztabów wojskowych (WKR), które udzielają wyczerpujących informacji.

NIENAPISANE WSPOMNIENIA

Jan Bassaue — Wrocław. Nie znając treści i sposobu opisania lotniczych wspomnień, które ma Pan zamiar spisać, nie możemy zapewnić, że je wykorzystamy na łamach naszego tygodnika. Nawet jednak przesłany do redakcji maszynopis nie daje gwarancji, że zostaną one opublikowane w „Skrzydlatej". Chyba, że kolegium redakcyjne uzna treść i sposób napisania takich wspomnień za interesujące i wartościowe z punktu widzenia historii lotnictwa polskiego.

UZUPEŁNIAMY SWOJĄ BIBLIOTEKĘ

Eugeniusz Nikiforow — Krosno Odrzańskie, ul. Chrobrego 17 woj. zielonogórskie odstąpi roczniki „Skrzydlatej Polski" z lat 1960—65.

Zygmunt Majek — Łódź, ul. Sanocka 43 m. 2 odstąpi wiele pojedyńczych numerów „Skrzydlatej Polski" z roku 1956.

Jerzy Bajor — Poznań. Prenumeratę miesięcznika „Wojskowy Przegląd Lotniczy" przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Wpłat dokonywać można również na konto PKO nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" — Warszawa, ul. Wronia 23.

Wpłaty przyjmowane są do dnia 10 miesiąca poprzedzającego otrzymywanie czasopisma. Cena prenumeraty: kwartalnie — 21 zł, półrocznie — 42 zł, rocznie — 84 zł.

KSIĄŻKI DO TWOJEJ BIBLIOTEKI

Andrzej Moldenhawer PODUSZKOWCE ● Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1966 r. stron 260, cena 35 zł.

W książce omówiono teorię poduszki, charakterystyczne cechy pojazdów na poduszce powietrznej tzw. poduszkowców oraz zagadnienia konstrukcyjne i ekonomiczne w porównaniu z innymi środkami transportu. Zawiera ponadto przegląd światowych konstrukcji poduszkowców powstałych do 1963 r. jak również zamierzeń różnych wytwórni na najbliższe lata.

Książka należy do literatury popularyzującej postęp techniczny. Przeznaczona jest dla inżynierów i techników, zajmujących się zagadnieniami motoryzacji i komunikacji oraz wszystkich interesujących się postępem technicznym.

Praca zbiorowa, PODRĘCZNIK PILOTA SZYBOWCOWEGO ● Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1967 r. stron 512, cena 50 zł.

Książka obejmuje całokształt wiadomości z zakresu wszystkich dziedzin teorii i praktyki szybowcowej, potrzebnych podczas pełnego cyklu wyszkolenia pilota wyczynowego — rozpoczynając od nauki pilotażu podstawowego, a kończąc na lotach wyczynowych. Omówiono w niej następujące zagadnienia: aerodynamika i mechanika lotu, obciążenia i wytrzymałość, konstrukcja szybowców, organizacja i bezpieczeństwo lotów, szybownictwo w Polsce i na świecie, wyposażenie szybowców, meteorologia szybowcowa, pilotaż bez widoczności, akrobacja szybowcowa, przepisy sportowe, urządzenia startowe, nauka pilotażu podstawowego i loty wyczynowe.

Książka jest przeznaczona dla kandydatów na pilotów szybowcowych, pilotów szybowcowych i instruktorów oraz osób interesujących się sportem szybowcowym.

Wiesław Schier, MINIATUROWE SILNIKI SPALINOWE ● Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1967 r., cena 40 zł.

Książka przeznaczona jest przede wszystkim dla młodzieży zajmującej się modelarstwem lotniczym, szkutniczym i samochodowym, dla instruktorów kół modelarskich, przy szkołach, ZHP i LOK oraz dla wszystkich interesujących się „małą techniką".



ZBIERAMY ZNACZKI

PARAGWAJ. Wydano tu 8-znaczkową serię poświęconą niemieckim osiągnięciom lotniczo-konstrukcyjnym. Znaczki dla poczty zwykłej, które reprodukujemy, mają wartości nominalne: 10, 15, 20, 30 i 50 c. Natomiast wartości nominalne znaczków wydanych dla poczty lotniczej wynoszą: 12, 45 g, 18 g, 15 g i 36 g.

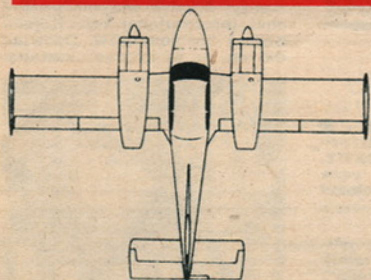
BOGUSŁAW KUROWSKI

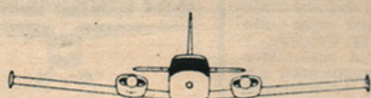
WKŁ
WYDAWCA: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności
Warszawa, ul. Kazimierzowska 52 tel. 45-00-61

„SKRZYDLATA POLSKA"
Wyróżniona Dyplomem Honorowym Fédération Aéronautique Internationale—FAI
Tygodnik lotniczy i astronautyczny
Adres redakcji: Warszawa 1, ul. Widok 8. Telefon: 27-33-78

Redaguje Zespół: Redaktor naczelny — JERZY R. KONIECZNY; sekretarz redakcji — J. ZARĘBSKI; P. ELSZTEIN; T. MALINOWSKI; J. POMIANOWSKI; inż. J. M. WOJCIECHOWSKI. Opracowanie graficzne: ST. KOPF. Redaktor techniczny: IRENA BĄKOWICZ. Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: kwartalnie — 26 zł, półrocznie — 52 zł, rocznie — 104 zł. Prenumeratę na kraj przyjmują urzędy pocztowe, listonosze oraz Oddziały i Delegatury „Ruch". Można również dokonywać wpłat na konto PKO Nr 1-6-100020 — Centrala Kolportażu Prasy i Wydawnictw „Ruch" Warszawa, ul. Wronia 23. Prenumeraty przyjmowane są do 10 dnia miesiąca poprzedzającego okres prenumeraty. Prenumeratę za granicę, która jest o 40% droższa — przyjmuje Biuro Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Warszawa, ul. Wronia 23, tel. 20-46-88 konto PKO Nr 1-6-100024. Egzemplarze numerów zdeaktualizowanych można nabywać w Punkcie Wysyłkowym Prasy Archiwalnej „Ruch", Warszawa, ul. Nowomiejska 15/17, konto PKO Nr 114-6-700041 VII O/M, Warszawa. PRZEDRUK DOZWOLONY TYLKO ZA PODANIEM ŹRÓDŁA. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście o wymiarach do 50 cm² — 10,50 zł za każdy 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Handlowy Wydawnictw Komunikacji i Łączności, Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Domu Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana. Zam. 2362 T-54

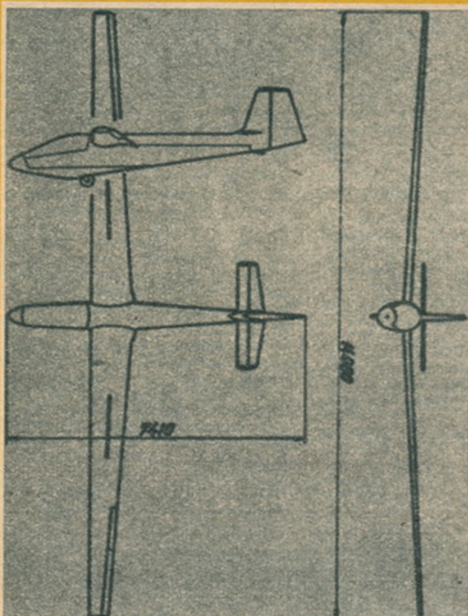
„PEGASO"

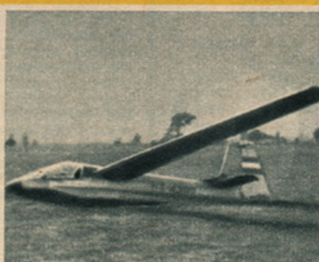






Aviamilano F-20 „Pegaso", to nowy włoski 4-miejscowy samolot dyspozycyjny. 2 silniki (2×150 KM). Rozpiętość — 10 m, długość — 7,7 m. Ciężar własny — 860 kG, całkowity — 1 400 kG. Prędkość max. — 340 km/h, zasięg — 1 750 km.





SZYBOWIEC WĘGIERSKI E-31 „ESZTERGOM"

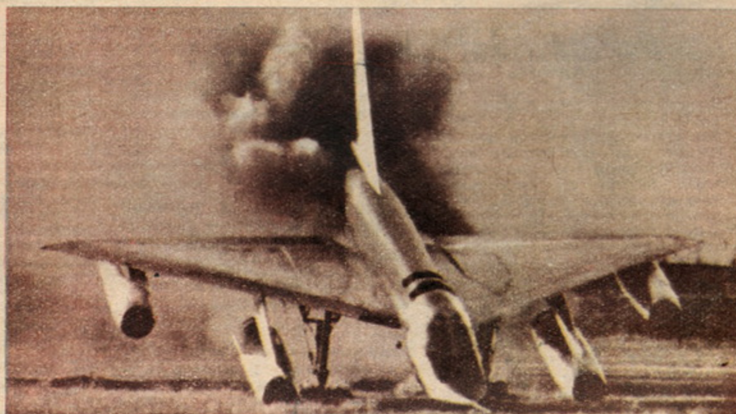
Nowy 1-miejscowy szybowiec węgierski. Rozpiętość — 14,98 m, długość — 7,11 m, pow. nośna 11,25 m². Ciężar własny — 200 kG, całkowity — 320 kG. Doskonałość max. — 26 do 28. Prędkość max. — dopuszczalna — 250 km/h, prędkość min. 58 km/h. Prototyp E-31 został oblatany w 1966 r. Przewiduje się produkcję seryjną w br.



NAJDŁUŻSZA SEKUNDA W ŻYCIU

Najdłuższą sekundą w życiu — określiła trzyosobowa załoga amerykańskiego bombowca naddźwiękowego B-58 „Hustler" — moment w którym ważyły się jej losy.

Wielki samolot o ciężarze ok. 70 T musiał lądować przymusowo z dużą prędkością. W ostatniej chwili pilot ściągnął stery maszyny i udało mu się wylądować (zdjęcie górne). Złamało się przy tym podwozie, a rozpędzony samolot uderzył nosem kadłuba o przygodne lotnisko (zdjęcie dolne). Załoga cudem uszła śmierci.



0 5 10 15m

A–A B–B C–C D–D E–E F–F

NAJPIĘKNIEJSZY SAMOLOT ŚWIATA

Taka była zgodna opinia wszystkich specjalistów lotniczych z Zachodu, którzy po raz pierwszy ujrzeli ten radziecki naddźwiękowy samolot bombowo-rakietowy na pokazach lotniczych w Tuszyno w 1961 r. Przewidywany ciężar w locie — 40 do 45 T, prędkość max. 2 300 do 2 500 km/h. Brak bliższych danych. Rysunek i opis zaczerpnięty z czasopisma „Aero-Sport" (NRD).



LOT NOWINY

Nr 63 ● KWIECIEŃ 1967

POLSKIE LINIE LOTNICZE „LOT"

PRZED SEZONEM

JAK wiadomo, Rada Społeczno-Gospodarcza ONZ ogłosiła rok 1967 — Międzynarodowym Rokiem Turystyki. Należy się więc spodziewać znacznego wzrostu ruchu turystycznego pomiędzy kontynentami i poszczególnymi państwami. Szczególnie tłoczno będzie na trasach wiodących do krajów socjalistycznych, które cieszą się coraz większym zainteresowaniem podróżnych, z zachodniej Europy. Wielu z nich wybiera najszybszy i najwygodniejszy środek komunikacji — samoloty. Musimy się więc już teraz liczyć ze znacznym wzrostem ilości podróżnych na zagranicznych i krajowych liniach LOTu. Poważne są także zadania planowe. Po raz pierwszy w swej historii nasze przedsiębiorstwo przekroczy w br. półmilionową liczbę przewiezionych pasażerów.

Załoga nasza przygotowuje się także do uruchomienia nowych linii. Planujemy otwarcie połączenia między Warszawą a Shannonem w Irlandii. Wprowadzone zostaną bezpośrednie połączenia do Paryża, Amsterdamu, Rzymu i Londynu, skracające znacznie czas podróży do tych miast. Ma być uruchomiona linia do jugosłowiańskiego Splitu. Projektowane są także połączenia do Kijowa, Wilna i Leningradu.

Do roli portu międzynarodowego awansuje Kraków, skąd startować będą samoloty LOTu przez Gdańsk do Kopenhagi i Budapesztu. Podróż z Katowic do Gdańska ułatwią bezpośrednie rejsy, pomijające Warszawę. Letni rozkład PLL LOT wprowadza także zwiększenie częstotliwości lotów, stwarza dogodniejsze połączenia tranzytowe z portów zachodnioeuropejskich do Moskwy oraz ze Skandynawii na południe. Dodajmy, że w okresie XXXVI Międzynarodowych Targów Poznańskich „Interflug" będzie utrzymywał stałą komunikację powietrzną między Berlinem i Poznaniem, dostosowując czasy odlotów i przylotów do rozkładu połączeń LOTu na trasach między Berlinem i portami zachodniej Europy.

Czekają nas nowe, trudne zadania. Ich pomyślną realizację zapewnić może tylko wspólny wysiłek całej załogi LOTu.





LOT W BEJRUCIE

NA jednej z ulic Bejrutu pojawiła się nowa, neonowa reklama. Już z daleka zwraca uwagę dwujęzyczny napis i znak stylizowanego żurawia. Tu właśnie mieści się placówka Polskich Linii Lotniczych LOT. Starsi wiekiem bejrutczycy pamiętają nazwę naszego przedsiębiorstwa — samoloty LOTu latały z Warszawy do Bejrutu już przed wojną. Dla przebywających w Bejrucie Polaków jest to zarazem pozdrowienie od dalekiej ojczyzny.

Na naszych zdjęciach po lewej prezentujemy neonową reklamę LOTu w Bejrucie, sfotografowaną w dzień i w nocy.



1967 — MIĘDZYNARODOWY ROK TURYSTYKI
TURYSTYKA — PASZPORTEM POKOJU

SKRZYDLATA TURYSTYKA

POLSKIE biura podróży szeroko propagują wycieczki do Polski oraz z Polski za granicę samolotami PLL LOT. Z bogatego programu zaczerpnęliśmy kilkanaście przykładowych pozycji.

Oto Orbis po raz pierwszy przyjmie w lipcu i sierpniu pięć dużych wycieczek turystów szwajcarskich, którzy spędzą wakacje nad Bałtykiem. Podróż do Warszawy i do Gdańska na pokładach samolotów LOT-u.

Orbis zorganizował interesującą wycieczkę lotniczą LOT-em na narty do Sinaia w Rumunii. Ze Sztokholmu przez Warszawę do Krakowa przylecieli natomiast Szwedzi, by spędzić zimowe wczasy w Zakopanem. Naszymi samolotami przybywają także do Polski grupy turystów z Belgii, Francji i Włoch. Wiele wycieczek zapowiedziano z krajów skandynawskich. I one skorzystają z usług LOT-u.

W kwietniu odwiedzą nasz kraj dziesiątki wycieczek turystów zachodnioeuropejskich i amerykańskich, podróżujących drogą lotniczą do Związku Radzieckiego. Zatrzymają się one na kilkudniowy pobyt w Warszawie, odwiedzą Kraków i Zakopane.

Od czerwca do października można będzie udać się samolotem LOT-u na wypoczynek do Złotych Piasków i Drużby. Organizacją grup turystycznych zajmuje się Sports Tourist. Biuro to urządza także weekendowe wycieczki samolotami LOT-u do Berlina oraz na wypoczynek do Opatiji nad Adriatykiem. Sports Tourist wprowadził także ciekawą formę lotniczych wyjazdów indywidualnych na Węgry. Oto każdy, kto opłaci bilety na samolot LOT-u w obie strony i trzy noclegi ze śniadaniami — otrzymuje premię w postaci dwóch dodatkowych bezpłatnych noclegów z porannymi posiłkami.



...I W KOPENHADZE

PRZY ulicy Vester Farimagsgade 21 mieści się kopenhaska placówka LOTu i Orbisu. Wnętrze niedawno otwartego lokalu urządzone zostało bardzo interesująco. Szczęśliwie udało tu się połączyć w harmonijną całość elementy nowoczesnego wyposażenia i ozdoby zaczerpnięte z polskiego wzornictwa ludowego.

Generalnym projektantem reprezentacyjnej placówki LOTu i Orbisu w Kopenhadze był warszawski architekt — Marian Stępień. Warto przy okazji przypomnieć, że gotowe są już do realizacji projekty adaptacji wnętrz biura LOTu w Berlinie i Sztokholmie.

Na zdjęciu powyżej — placówka LOTu i Orbisu w Kopenhadze, widziana wieczorem od strony ulicy.

WITAMY W POLSCE

Przez Centralny Port Lotniczy na Okęciu przewijają się tysiące podróżnych wielu narodów świata. Usłyszeć tu można prawdziwą mieszankę językową, często pojawiają się turyści o egzotycznych rysach twarzy, czasem nawet w strojach narodowych. Witamy ich wszystkich serdecznie na polskiej ziemi, a żegnając życzymy przyjemnego lotu na pokładach polskich samolotów.



WSPÓLNA REKLAMA KORZYSTNE EFEKTY

JUŻ po raz trzeci z kolei zorganizowana została doroczna narada kierowników działów reklamy przedsiębiorstw lotnictwa komunikacyjnego krajów socjalistycznych. Tym razem odbyła się ona w Budapeszcie i wzięli w niej udział przedstawiciele Aerofłotu, Interflugu, Malevu, Tabso, CSA, JATu i PLL LOT. W czasie obrad omówiono sprawę dalszego zacieśniania współpracy w zakresie reklamowania przewozów pasażerskich i towarowych, organizowania akcji propagandowych, współdziałania placówek zagranicznych w krajach zachodniej Europy.

Polskie Linie Lotnicze LOT reprezentowane były na naradzie przez kierownika Działu Reklamy p. Eugeniusza Krawczyka i p. Esterę Szymanowską, zajmującą się zagadnieniami współpracy LOT-u z przedstawicielami lotniczymi krajów socjalistycznych. Należy stwierdzić, że narada przyniosła wiele korzystnych postanowień i wniosków, które przyczynią się niewątpliwie do dalszego zacieśnienia współpracy w zakresie reklamy usług przewozowych. Zaproponowano, aby następne spotkanie kierowników działów reklamy przedsiębiorstw lotnictwa komunikacyjnego krajów socjalistycznych odbyło się w roku przyszłym w Warszawie.



Uczestnicy siedzą już przypasani w fotelach. Za chwilę padnie sygnał, rozpocznie się wspólna zabawa.



Już na lotnisku w Warszawie. Serdeczne powitanie i pamiątkowe zdjęcie ze stewardessą LOT-u.

Z MONTE CARLO DO POLSKI



Jury kokursu ogłasza wynik: zwyciężył Jean Paul Battezzati, student drugiego roku ekonomii Uniwersytetu w Nicei, lat 20.

„ZWYCIĘŻYSZ w naszym konkursie — natychmiast wsiądziesz do samolotu — udasz się do kraju, którego towarzystwo lotnicze patronuje naszej audycji!" — pod tym hasłem odbywa się cykliczny konkurs quizowy Telewizji Monte Carlo. Cieszy się on ogromnym powodzeniem, niektórzy kandydaci do pierwszej nagrody przychodzą do studia od razu w strojach podróżnych, gotowi są choćby natychmiast polecieć. Dla telewidzów w Monaco, południowej Francji i we Włoszech jest to również świetna zabawa. Tempo konkursu jest bowiem bardzo szybkie, padają liczne pytania, uczestnicy muszą pokonać przeszkody. Podobno dochodzi nawet do zakładów między telewidzami — kto zwycięży? Emocji i zabawy jest sporo, zasięg reklamowy audycji duży.

PLL LOT wraz z PBP ORBIS już po raz drugi wzięły udział w organizowaniu tego konkursu. W roku ubiegłym gościł w Polsce pan Antoine Norbert Llamas, pracownik domu towarowego w Mentonie pod Monte Carlo. Zwyciężył w konkursie, wykazał się dużą znajomością geografii, historii oraz życia współczesnej Polski i przyleciał LOTem na parodniową wizytę w Warszawie.

Tym razem nagrody były równie atrakcyjne: bezpłatny bilet lotniczy z Nicei do Paryża i z powrotem, ufundowany przez francuskie linie wewnętrzne „Air Inter", bilet LOTu z Paryża do Warszawy i z powrotem, 6-dniowy pobyt w Zakopanem na koszt Orbisu. Do tego jeszcze LOTowskie upominki, artykuły i wywiady w miejscowych gazetach, popularność wśród milionów telewidzów. Dodajmy, że ukazujący się w Paryżu „Tygodnik Polski" wysłał na tę audycję do Monte Carlo swego specjalnego reportera.

Ale przedtem trzeba zdobyć nagrodę. Wykazać się nie tylko wiedzą ale i szybkim refleksem, inteligencją, spostrzegawczością. Tym razem w wyniku przeprowadzonych, wcześniejszych eliminacji do finałowego konkursu przystąpiło dziesięciu uczestników. Byli to w większości studenci Wydziału Ekonomii Uniwersytetu w Nicei, członkowie uczelnianego klubu sportowego ASUN. Przygotowywali się starannie, choć to niełatwe zadanie. Do ostatniej bowiem chwili nie wiadomo jaki kraj będzie przedmiotem konkursu. Trzeba więc przygotować się na wiele ewentualności, nic wystarczy znać na przykład państwa Europy, bo może do zabawy przystąpiło jakieś zamorskie towarzystwo lotnicze i wtedy dopiero będzie kłopot z prawidłowymi odpowiedziami.

Ale oto rozpoczęła się audycja. Uczestnicy zajmują dziesięć lotniczych foteli, zapinają pasy. Na dany znak muszą jak najszybciej je odpiąć i zająć miejsca w naprzeciwko stojących fotelach. Ale tylko dziewięć foteli jest wolnych, na dziesiątym widnieje napis: zajęty. Kto pozostał bez miejsca, musi podejść do jury i odpowiedzieć na postawione pytanie.

Emocja rośnie z minuty na minutę. Pozostało już tylko czterech uczestników, reszta odpadła po pytaniach na tematy lotnicze (na przykład takich: ile silników mają samoloty typu DC-3, DC-4 DC-6, DC-8 i DC-9?) Czwórka kandydatów otrzymuje kolejne numery. I wtedy dopiero zarówno oni, jak i telewidzowie, dowiadują się, kto jest współorganizatorem konkursu, do jakiego kraju poleci laureat. Prowadzący audycję, D. Friedrich, odsłania napis nad stoiskiem jury: ORBIS — ZAKOPANE — LOT, a także polskie plakaty lotnicze i turystyczne. Stewardessa ustawia proporczyk LOTu. Następuje prezentacja członków jury: z ramienia LOTu jest tu nasz paryski reprezentant Magnus Hedemann, J. Piewcewicz z Orbisu oraz przedstawicielka firmy „Hertz", która zapewni dojazd zwycięzcy na lotnisko w Nicei.

Pytania są coraz trudniejsze: ilu mieszkańców liczy Kraków? Jak daleko drogą lotniczą z Monaco do Krakowa przez Paryż, Warszawę: Czy LOT lata do Azji? Jaki jest symbol LOTu?

Pozostało już tylko dwóch uczestników: studentka i student. Są znakomicie przygotowani, oboje odpowiadają prawidłowo. Emocja jeszcze bardziej rośnie: kto zwycięży? A może będzie remis, bo to już ostatnie minuty audycji? Wreszcie zwycięża student ekonomiki nicejskiego uniwersytetu — Jean Paul Battezzati. Jest wzruszony i szczęśliwy. Przyjmuje gratulacje jury, odpowiada na kilka już osobistych pytań. Nazajutrz laureat poleci do dalekiej Polski, by po powrocie podzielić się z telewidzami Monte Carlo, Włoch i południowej Francji wrażeniami z podróży polskim samolotem, z pobytu w naszym kraju.

★

Panu Magnusowi Hedemannowi, reprezentantowi LOTu we Francji, „LOT NOWINY" serdecznie dziękują za nadesłanie ciekawych zdjęć i materiałów z imprezy, a rozmowę z laureatem konkursu — p. Jean Paul Battezzati — zamieszczamy na czwartej stronie niniejszego numeru.

Telefon do rodziny: „Bardzo się cieszę, wygrałem, jutro lecę do Polski, spakujcie mi walizkę!"



Z DNIA KOBIET

w LOCIE



Z okazji Międzynarodowego Dnia Kobiet na warszawskim Okęciu odbyło się spotkanie Dyrekcji PLL LOT z przedstawicielkami piękniejszej części załogi naszego przedsiębiorstwa. Serdeczne życzenia naszym LOT-owskim paniom złożył dyrektor PLL LOT, inż. Jan Zwierzyński. Spotkanie upłynęło w przyjaznej atmosferze.



i w ČSA



W dniu kobiecego święta warszawski reprezentant Czechosłowackich Linii Lotniczych CSA, pan Emil Zachar, zaprosił zatrudnione w różnych służbach PLL LOT kobiety na tradycyjne spotkanie. W imieniu gości zabrała głos p. Jadwiga Sliziewicz, dziękując za miły wieczór i przekazując życzenia dla kobiet z ČSA.



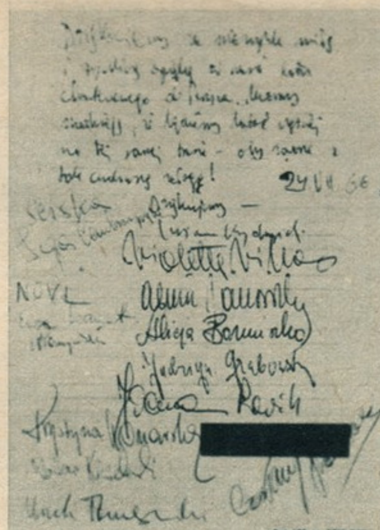


Listy z podróży

OTRZYMUJEMY je niemal codziennie. Piszą do nas pasażerowie linii zagranicznych LOT-u. Dzielą się z nami swymi wrażeniami z podróży, przekazują uwagi i życzenia, a także podziękowania za przyjemny lot, dobrą pracę załogi. Czytamy te listy — z pokładów naszych samolotów — z należną uwagą. Prośby i wnioski pasażerów są szczegółowo analizowane, w miarę posiadanych możliwości staramy się je realizować.

Pisanie listów do Dyrekcji PLL LOT ułatwiają specjalne, zaadresowane już ankiety — karty pokładowe, wręczane pasażerom. Wystarczy tylko wpisać swoje uwagi i przekazać kartę stewardessie lub reprezentantowi PLL LOT na lotnisku, by w krótkim czasie dotarła ona do Dyrekcji naszego przedsiębiorstwa. Z tej możliwości korzystają liczni pasażerowie — nie tylko Polacy, również cudzoziemcy, przedstawiciele wielu krajów świata.

Poniżej cytujemy wyjątki z kilkunastu listów, skierowanych do Dyrekcji PLL LOT. Na wstępie reprodukowany obok list od grupy popularnych artystów teatru, filmu i estrady.



★

„Dziękujemy za niezwykle miłą i życzliwą opiekę w czasie lotu charterowego do Paryża. Mamy nadzieję, że będziemy latać częściej na tej samej trasie — oby zawsze z tak cudowną załogą! Dziękujemy — Iga Cembrzyńska, Violetta Villas, Alina Janowska, Alicja Boniuszko, Joanna Rawik, „polski Dior" — Jadwiga Grabowska, Krystyna Konarska, Ewa Wanat, Wacław Kisielewski, Marek Tomaszewski, Czesław Niemen i Lucjan Kydryński oraz zespół „Novi".

★

„Uprzejmie proszę o przekazanie moich najszczerszych słów uznania dla kapitana Łysika i jego przemiłej załogi. Lecąc z Kairu do Warszawy zachorowałam w samolocie. Cała załoga bardzo serdecznie zaopiekowała się mną i moją malutką córeczką. Można jedynie życzyć sobie i innym pasażerom, by w naszym „Locie" było jak najwięcej tak przemiłych kapitanów jak kapitan Łysik i tak ślicznych i troskliwych stewardess, jak te, z którymi ja leciałam". —
Barbara A., Syria

★

„Byłoby pożądane, aby stewardessy zaopatrywały podróżnych w deklaracje celne, aby można było je wypełnić w samolocie przed wylądowaniem w Polsce. Wypełnianie ich dopiero w Urzędzie Celnym na lotnisku w pośpiechu i praktycznie na walizce jest bardzo uciążliwe". — mgr Sławomir S. — Bagdad.

„Załoga kapitana Bakanacza była bardzo miła. Podróż dzisiejszą zaliczam do najmilszej w mojej podróżniczej „karierze". Stewardessy były ujmująco miłe i uczynne. Oby nam się zawsze tak dobrze latało!" — Julita, Warszawa.

★

„Składam serdeczną podziękę za wyborną organizację i staranną, wzorową opiekę miłej załogi samolotu nad pasażerami. Zawsze korzystamy z LOTu udając się do Kraju i stwierdzamy dobre warunki na pokładzie." — Teresa K., Rzym.

★

„Uprzejmie proszę o zaopatrzenie samolotów w piwo „Żywieckie". Proponuję, aby sprzedawane było na pokładzie po 20 centów USA za butelkę." — Andrzej W., Warszawa.

„Jest to moja pierwsza podróż samolotami LOTu. Przeleciałem długą trasę z Londynu przez Berlin do Warszawy, potem do Katowic i z Krakowa do Warszawy. Obecnie lecę z powrotem do Londynu. Muszę z przyjemnością stwierdzić, że przez cały czas zarówno podróż samolotami LOTu jak i obsługa na pokładach była na najwyższym, światowym poziomie." Cecil W., Londyn.

★

„Proponuję, aby na pokładzie samolotu LOTu można było wypożyczać książki w języku angielskim, zwłaszcza tak zwane „pocket booki" (kieszonkowce). — Frank W., Nowy Jork.

★

„Proszę o przekazanie podziękowań kapitanowi, całej załodze, a szczególnie przemiłej stewardessie za opiekę nad pasażerami w czasie lotu w trudnych warunkach atmosferycznych jakie pojawiły się na trasie." — Stanisław I., Wrocław.

★

„Czas, Panowie, na otwarcie linii LOTu do Nowego Jorku i Montrealu! To przecież perspektywa dobrego interesu. Oczywiście — samolotami odrzutowymi. Stewardessy należy ubrać po łowicku lub w inne ludowe, polskie stroje, aby odróżniały się od stewardess innych linii lotniczych. Tak czynią np. linie japońskie i indyjskie, ubierając stewardessy w narodowe stroje — kimona i sari. Może by ogłosić konkurs wśród plastyków? I jeszcze jedna uwaga — chleb w kanapkach jest zbyt grubo krojony. A w ogóle lot był przyjemny (Warszawa — Londyn)." Vicente B., Buenos Aires.

★

„Jestem bardzo szczęśliwy, że po 27 latach odwiedziłem Ojczyznę. Wszędzie spotykałem się z życzliwością, wszystkie formalności były szybko i sprawnie załatwiane. Dziękuję Panu Kapitanowi i całej załodze samolotu PLL LOT za piękny przelot i wzorową obsługę na pokładzie. Myślę, że znowu się spotkamy." — Stanley K., Chicago.

★

„Jako współwłaściciel biura podróży, który od 18 lat podróżuje po całym świecie, a obecnie jest chyba po raz dwudziesty na pokładzie samolotu LOTu — uważam, że punktualność i obsługa w PLL LOT jest przynajmniej tak dobra jak każdej innej linii europejskiej." — Maximilian J.H., Los Angeles.

★

„Tuż przed startem z Belgradu do Warszawy wręczono pasażerom najświeższą prasę krajową. To doskonały pomysł. Kontakt z polską prasą za granicą jest minimalny lub żaden, a po dłuższym pobycie na obczyźnie człowiek pragnie najświeższych wiadomości z Kraju. Obsługa na pokładzie — jak zawsze w Locie — miła, sympatyczna i ładna." — Mieczysław G., Warszawa.

★

„Stewardessy miłe i dobrze wyszkolone. Prosimy tylko, żeby zawsze na pokładzie była świeża, zimna, zwykła woda do picia." — J. Edward L., Atlanta, USA.

★

„Jesteśmy bardzo zadowoleni z podróży LOTem. Lecieliśmy z Frankfurtu nad Menem do Warszawy, obsługa była wzorowa, jedzenie wyśmienite, lot przyjemny. Mój małżonek leciał już LOTem z Kopenhagi do Warszawy i z Warszawy do Zurychu. Jego uwagi były podobne do moich. Cieszy mnie to i zawsze będziemy rekomendować Wasze linie." — E.D. z synem, Montreal.

★

„Proponuję, aby LOT zaopatrzył swoje samoloty w wentylatory, które byłyby włączane w kabinie pasażerskiej na tak upalnych lotniskach jak Bejrut, Kair, Ateny, Belgrad." — J.C., Warszawa.

★

„Lot dobry, obsługa bardzo dobra, stewardessy bardzo, bardzo dobre. Gratulacje." — Albert D.P., Apapa, Nigeria.

★

„Przez cztery tygodnie podróżowaliśmy po Europie, pokonując ogromną trasę. Różnie nas karmiono i pojono na pokładach samolotów. Lecąc polską maszyną bardzo się wzruszyliśmy — podano nam bowiem znakomity sok z grapefruitów, wyprodukowany w naszej ojczyźnie. Miła niespodzianka." — Stevens L.T., Boston, USA.

★

„Wprowadzenie stewardess na linie krajowe to znakomity pomysł. Leciałyśmy dzisiaj z Gdańska do Warszawy. Stewardessa czyniła wszystko, aby lot był jak najprzyjemniejszy. Szczególnie zadowolone były pasażerki z dziećmi, którym stewardessa służyła pomocą." — Maria R. i Janina S. z Warszawy.

★

Na zakończenie cytujemy fragment listu znanego sportowca Ireneusza Palińskiego z lotu Helsinki — Sztokholm — Warszawa.

„Serdecznie dziękujemy za miłą i sprawną obsługę ze strony LOTu. Nie zapomniano o informowaniu nas w czasie podróży o trasie lotu, posiłek był bardzo smaczny i estetycznie podany. Lecieliśmy z prawdziwą przyjemnością. Atmosfera, jaką stwarzają na pokładzie urocze stewardessy, zobowiązuje nas do złożenia Dyrekcji LOTu jak najserdeczniejszych gratulacji i podziękowań".

★

Tyle nasi pasażerowie. Serdecznie dziękujemy i czekamy na dalsze listy.



DO ZOBACZENIA NA ŁOWACH

ZIMOWYCH polowań w Polsce nie trzeba już szeroko reklamować. Zwłaszcza we Francji, stąd bowiem co roku przylatują do nas samolotami LOT-u myśliwi. Wracają potem po łowach zadowoleni i uśmiechnięci, obiecując powrót w najbliższym sezonie myśliwskim. „Mało już jest w Europie krajów — powiedział nam na pożegnanie przed odlotem LOT-owskiego Iła-18 do Paryża jeden z francuskich myśliwych — w których istnieją tak znakomite warunki dla uprawiania sportu myśliwskiego. Posiadacie piękne lasy, doskonale prowadzone rejony łowieckie, a polskie zwyczaje myśliwskie godne są pióra Hemingwaya. Mam tu na myśli zwłaszcza znakomity bigos..."

Na naszym zdjęciu: myśliwi francuscy przed odlotem do Paryża — zadowoleni z łowów i cennych trofeów.



ZMIANY NA OKĘCIU

JAK wiadomo, w roku ubiegłym samoloty PLL LOT przewiozły w ruchu zagranicznym 208 800 osób. Zadania na rok bieżący są jeszcze większe. Tak wielka ilość pasażerów z trudem mieści się w pomieszczeniach dworca zagranicznego na warszawskim Okęciu. Personel LOTu (również Urzędu Celnego i Kontroli Paszportowej) pracuje w coraz trudniejszych warunkach, pasażerowie skarżą się na ciasnotę poczekalni, sal odpraw — przylotowej i odlotowej. Aby temu zaradzić, PLL LOT rozpoczęły budowę dwóch pawilonów, które w pewnym stopniu, przynajmniej na najbliższy okres, ułatwią obsługę pasażerską, przyhamują proces pogarszania się warunków odprawy. Jeden z pawilonów przeznaczony jest dla pasażerów przylatujących z zagranicy, drugi na pomieszczenia dla biur, które obecnie znajdują się w budynku dworca krajowego. Obecny dworzec zagraniczny przeznaczony zostanie wyłącznie do obsługi pasażerów odlatujących.



NOTATNIK LOTU

Na zakończenie telewizyjnego „Plebiscytu Archimedesa" odbyło się publiczne losowanie nagrody. Bilet PLL LOT z Warszawy do Rzymu i z powrotem zdobyła p. Wanda Olszowska z Tarnowskich Gór. Serdecznie gratulujemy.

✶

W Krakowie zakończono budowę nowoczesnego dworca lotniczego. Ta długo oczekiwana przez miasto inwestycja zacznie obsługiwać pasażerów LOTu jeszcze przed pełnią sezonu turystycznego. Nowy dworzec lotniczy przystosowany jest do obsługi ruchu zagranicznego.

✶

W Berlinie odbyła się konferencja kierowników służb rezerwacji przedsiębiorstw lotniczych krajów socjalistycznych. Warto przypomnieć, że tego rodzaju konferencje odbywają się co roku i mają na celu usprawnienie pracy działów rezerwacji miejsc w samolotach. Na ostatniej konferencji postanowiono m. in. polepszyć pracę ośrodków łączności międzynarodowej, z których korzysta służba rezerwacyjna, a także znacznie skrócić czas oczekiwania na potwierdzenie załatwionej rezerwacji miejsca.

✶

Samolotami LOTu przybędą do Polski przedstawiciele narodowych komitetów oświęcimskich, aby wziąć udział w uroczystości odsłonięcia w dniu 16 kwietnia br. pomnika ku czci 4 milionów ofiar hitlerowskiego obozu śmierci w Oświęcimiu-Brzezince. Pierwsze zgłoszenie na podróż LOTem do Polski nadeszło od stuosobowej grupy z Francji. Podobne wycieczki przybędą także polskimi samolotami z Holandii, Belgii, Grecji i innych krajów.



Z laureatem konkursu Telewizji Monte Carlo, LOT-u i ORBISU, panem Jean Paul Bettezzati rozmawiamy w sali odlotowej na lotnisku Okęcie. Wraca już do domu po pobycie w Zakopanem.

— Tak wiele mam wrażeń — mówi — że naprawdę nie wiem od czego zacząć. Może więc wrócę jeszcze do tej pamiętnej audycji konkursowej. Oto razem z kolegami z uczelnianego klubu sportowego postanowiliśmy wziąć udział w najbliższym teleturnieju. Czytaliśmy podręczniki geografii świata, studiowaliśmy codzienną prasę. Dręczyło nas pytanie: jaki to będzie kraj? Jakie towarzystwo lotnicze patronować będzie konkursowi? Te emocje wzrosły znacznie w czasie audycji. Była już w całej pełni, a myśmy ciągle nie wiedzieli, na jaki temat będą dalsze pytania. Gdy przeczytałem napis: „Zakopane" i „LOT" — ogarnęła mnie wielka radość. Polską interesuję się od dawna, z przyjemnością jeszcze w gimnazjum studiowałem jej geografię i historię. Mało jednak brakowało, a pokonałaby mnie moja sympatyczna koleżanka. Odpowiadała również bezbłędnie. Zwyciężyłem i nagle żal mi się jej zrobiło, chętnie podzieliłbym się z nią tą nagrodą. Ale niestety, było to niemożliwe.

Ale prawdziwa przygoda rozpoczęła się dopiero nazajutrz. Odwieziono mnie na lotnisko w Nicei i znalazłem się w Paryżu. W biurze LOT-u przyjęto mnie bardzo serdecznie. Otrzymałem polską wizę i już o dwunastej trzydzieści wsiadłem do samolotu IŁ-18 ze znakami LOT-u. Miłe i pełne wdzięku stewardessy usadowiły mnie w przedziale pierwszej klasy, a potem już tylko postój w Berlinie i wreszcie Warszawa, o której tak wiele słyszałem i czytałem, a jeszcze w przeddzień nawet o niej nie marzyłem.

Na lotnisku przyjęto mnie bardzo gościnnie. Ta cecha Polaków towarzyszyła mi w czasie całego mojego pobytu w Polsce. Jest ona naturalna, niewymuszona, niewyreżyserowana. Po prostu taki macie charakter.

Pobytu w Zakopanem chyba nigdy nie zapomnę. Piękne Tatry, jazda na nartach, znakomity wypoczynek w pensjonacie Orbisu. I te oryginalne stroje górali! To wspaniało, że się zachowały do dzisiaj, mimo zalewu tańszych, fabrycznych ubrań. Byłem na wycieczce do schroniska „Ornak", jechałem kuligiem do Doliny Kościeliskiej, przeżyłem barwny i pomysłowy „napad" góralskich zbójców. Z żalem żegnałem Zakopane, jak i teraz z żalem żegnam Warszawę i Polskę.

Zwiedziłem waszą stolicę. Nie do wiary, że jeszcze przed kilkunastu laty były tu same gruzy i ruiny. Gdyby nie zdjęcia i archiwalne filmy — trudno byłoby w to uwierzyć. Zachwycony jestem Teatrem Wielkim. Byłem na balecie „Pan Twardowski". Słyszałem, że miesiącami trzeba czekać na bilety. Dla mnie jednak, niespodziewanego gościa z Monte Carlo, znalazło się wolne miejsce. Raz jeszcze pięknie dziękuję.

Wyjeżdżam nie tylko z żalem, ale i z nadzieją, że wkrótce znowu tu przyjadę. Po prostu zdobyliście we mnie gorącego zwolennika. O wszystkim opowiem mym kolegom na uczelni. Muszę zorganizować grupę turystyczną, która przyjedzie do Polski jeszcze tego lata. Niech i oni przeżyją to niezapomniane spotkanie z waszym krajem, nowoczesnymi i ruchliwymi miastami, pięknymi krajobrazami, z waszą tradycyjną gościnnością.

W czasie mego pobytu w Zakopanem nakręcony został film o sportach zimowych w Polsce. Wziąłem w nim także udział. Mam nadzieję, że ukaże się on w programie Telewizji Monte Carlo. Na zakończenie raz jeszcze serdecznie za wszystko dziękuję i do widzenia w Polsce, do widzenia na pokładach samolotów PLL LOT.

Jak donosi nam reprezentant PLL LOT w Paryżu, film o sportach zimowych w Polsce nadany został przez Telewizję Monte Carlo. Trwał on 20 minut, autorem komentarza był p. Jean Paul Battezzati.



PSIA NIANIA

CZĘSTYMI pasażerami LOTu są sympatyczne czworonogi — psy podróżujące ze swymi właścicielami, zwłaszcza na liniach krajowych. Każdy psiak otrzymuje wygodną klatkę — zgodnie z przepisami.

Jak twierdzą znawcy, psy rasy „bokser" są najbardziej opiekuńcze, życzliwe dla otoczenia — zarówno dla ludzi jak i innych psiaków. Ponieważ niektórzy nasi czworonożni pasażerowie wykazują lęk przed powietrzną podróżą, postanowiliśmy ostatnio zaangażować na próbę „psią niańkę", boksera imieniem Hipolit. Jego zadaniem jest zabawianie psów - pasażerów na lotnisku bądź to poprzez gonitwę na specjalnym wybiegu, bądź też przez wesołą zabawę z piłką. Zaznaczamy, że nasza LOTowska „psia niania" jest bardzo łagodna i gotowa natychmiast i bezwarunkowo zaprzyjaźnić się z całym światem. Dodajmy, że Hipolit jest także aktorem filmowym i telewizyjnym. Pasażerów, którzy pragną go obejrzeć w całej okazałości, informujemy, że w tym celu należy się zwracać do szefa recepcji krajowej w porcie na Okęciu. Hipolit rozpoczął służbę w Locie od 1 kwietnia br.



Ten sympatyczny piesek odleci wkrótce do Szczecina. Nim jednak zajmie miejsce w klatce, spojrzeniem żegna się po zabawie z Hipolitem.



Hipolit w swej służbowej czapce, używanej wyłącznie w chwilach uroczystych.

Zdjęcia w numerze: Marian Kobrzyński i Archiwum LOTu.



Redakcja: Polskie Linie Lotnicze LOT, Dział Reklamy i Wydawnictw, Warszawa, ul. Grójecka 17, pokój 256, tel. 22-30-21, wew. 44. Redaktor: JERZY WOYDYŁŁO. Wkładka do numeru 14(821) z dnia 2 kwietnia 1967 r. „Skrzydlatej Polski".